N°. 23. **NIEUW AMSTERDAMSCH** A°. 1860.

HANDELS- EN EFFECTENBLAD.

ABONNEMENTSPRIJS VOOR 3 MAANDEN:
Voor Amsterdam .... f 6.25.
Voor de overige Steden des Rijks .... " 7.25.
Afzonderlijke Couranten .... " 0.10.

Maandag 23 Januarij.

BUREAU VAN UITGAVE, Singel, G. 343.

PRIJS DER ADVERTENTIËN:
Het zegel niet medegerekend, voor elken regel .... " 0.20.
Voor Huwelijks-, Geboorte- en Doodberigten .... " 0.90.
Verschijnt dagelijks. — *Brieven Franco.*

Hollandsche IJzeren Spoorweg.

VAN AMSTERDAM NAAR ROTTERDAM.

Vertr. van Amsterdam.	8.00	8.30	11.30	—	4.30	7.30
" " Haarlem .	—	9.02	12.03	—	5.05	8.04
" " Leiden . .	—	10.06	1.00	—	6.09	9.08
" " 's Hage . .	8.30	10.41	1.33	3.40	6.43	9.43
" " Delft. . .	8.48	11.01	1.51	4.00	7.03	10.03
" " Schiedam .	9.07	11.21	2.11	4.20	7.22	10.22
Aank. te Rotterdam .	9.15	11.30	2.20	4.30	7.30	10.30

Nederlandsche Rijnspoorweg.

Vertrek van Amsterdam naar Utrecht en Rotterdam.

Amsterdam . . .	—	7.20	10.35	12.30	2.30	6.15	9.15
Utrecht	6.30	8.35	11.50	1.20	4.15	7.30	11.00
Gouda.	7.36	9.29	12.40	2.10	5.40	8.24	—
Aank. te Rotterdam .	8.15	10.00	1.10	2.10	6.35	9.00	—

Vertrek van Rotterdam naar Utrecht en Amsterdam.

Rotterdam. . . .	—	7.00	10.00	12.15	1.30	5.45	9.00
Gouda.	—	7.30	10.40	12.37	2.20	6.20	9.45
Utrecht	6.45	8.25	11.40	1.20	4.00	7.20	—
Aank. te Amsterdam.	8.00	9.30	1.00	2.00	5.30	8.30	—

Vertrek van Rotterd. en Amsterd. naar Utr., Arnh. en Emmerik.

Rotterdam. . .	7.00	10.00	12.15	—	1.30	5.45	—
Aank. te Gouda . .	7.30	10.40	12.37	—	2.20	6.20	9.45
" " Utrecht. .	8.20	11.35	1.10	—	3.45	7.15	10.00
Vertr. van Amsterdam	7.20	10.35	12.30	—	2.30	6.15	9.15
Aank. te Utrecht. .	8.25	11.40	1.10	—	4.00	7.20	11.30
Vertr. van Utrecht .	8.30	11.45	1.15	—	4.30	7.25	—
Zeist-Driebergen . .	8.58	12.05	1.30	—	5.05	7.48	—
Arnhem	10.19	1.20	2.35	3.30	7.30	9.15	—
Aank. te Emmerik .	11.35	—	3.30	5.00	—	10.30	—

Hollandsche IJzeren Spoorweg.

VAN ROTTERDAM NAAR AMSTERDAM.

Vertr. van Rotterdam.	—	7.30	9.45	11.40	3.30	6.30	9.35
" " Schiedam .	—	7.42	9.56	11.51	3.41	6.41	9.46
" " Delft. . .	—	8.02	10.15	12.11	4.01	7.01	10. 5
" " 's Hage . .	—	8.23	—	12.31	4.23	7.23	- -
" " Leiden . .	—	8.57	—	1.04	4.57	7.57	—
" " Haarlem .	8.56	10.01	—	2.07	6.00	9.01	—
Aank. te Amsterdam.	9.26	10.30	—	2.35	6.30	9.30	—

Tweede Editie.

Zondag-avond.

Tot dit blad behooren twee Bijvoegsels.

BUITENLAND.

Frankrijk.

PARIJS, 20 Jan. Er is heden aan de beurs sprake geweest van het onslag van den minister van financiën, den heer Magne; waarschijnlijk heeft tot dit gerucht aanleiding gegeven de kennis, die men heeft verkregen, dat hij zich in den ministerraad hevig heeft verzet tegen de plannen des keizers aangaande den landbouw en de industrie.

— Graaf Cavour wordt ieder oogenblik alhier verwacht. Zijne komst zou in verband staan met de ten uitvoerlegging van eenige plannen. Dat van het congres zal evenwel niet worden opgegeven.

— De heer Alberi van Florence bevindt zich alhier, en deze aanwezigheid van dien ouden vriend der keizerlijke familie staat waarschijnlijk in verband met een politiek doel.

— Maarschalk Magnan heeft bevel gegeven, dat de kerkdienst beter bij het leger moet worden gevierd.

— Er is sprake van de afschaffing der zware cavallerie, daar het in den veldtogt in Italië is gebleken, dat de diensten daarvan zeer goed kunnen worden vervangen door de artillerie.

— Er zal waarschijnlijk tusschen Frankrijk en Engeland eene overeenkomst worden gesloten aangaande het maken van bepalingen over de immigratie in China, Indië en Afrika. De Fransche regering zou voorloopig hebben afgezien van hare eischen in de quaestie betreffende het regt van visscherij in de wateren van New-Foundland.

— Het *Bulletin de Lois* heeft onlangs eene lijst der in het jaar 1859 gepatenteerde uitvindingen openbaar gemaakt. Daaronder bevinden zich 117 octrooijen voor crinolines, hoepel- en onderrokken. Waarschijnlijk zal spoedig van al deze uitvindingen niets overblijven dan oud-ijzer, zegt het blad, vermits de crinoline aan het hof bepaald in verval geraakt.

— De heer Lepaul, rue de la Paix 2, te Parijs, heeft de uitvinding der brandkasten toegepast op portefeuilles, en vervaardigt die van ijzer, zeer net, met leer en satijn opgemaakt. Proefondervindelijk is bewezen, dat zij tegen de grootste hitte bestand zijn en zelfs het dunste papier daarin niet verschroeit.

— Van den hertog van Dantzig, maarschalk en vroeger sergeant Lefebvre, die onder Lodewijk XVIII leefde, vindt men in een onlangs uitgekomen werkje: *Faits et récits contemporains*, de volgende niet algemeen bekende weldadige daad aangeteekend. Toen de maarschalk op zekeren dag bij koning Lodewijk XVIII was ontboden, zag hij een grijsaard in een hoekje van de wachtkamer zitten. Hij herkende in hem den kapitein, markies de Belcour, onder wien hij als sergeant had gediend. Hij maakte zich aan den markies als zoodanig bekend en beloofde bij den koning voor hem tot voorspraak te zullen verstrekken. Eenige weken later liet de hertog van Dantzig den markies bij zich ontbieden en noodigde hem uit hem op een verafgelegen landgoed te komen bezoeken. Men vertrok 's avonds vrij laat en reisde den geheelen nacht door. Des ochtends bij het opgaan der zon kwam men op de plaats van bestemming. Toen men het kasteel was binnengetreden, zeide maarschalk Lefebvre tot zijn gast: "Mijn waarde kapitein, gij zult dit landgoed niet herkennen; het is het kasteel de Belcour, uw vroeger eigendom, de plaats waar gij het levenslicht hebt gezien en waar gij voortaan uwe dagen kunt slijten. Hier is mijne patroontasch, die ik als sergeant droeg en tot aandenken heb bewaard. Bewaar gij die thans uit vriendschap voor mij en mijne vrouw. Ik heb er mijn maarschalkstaf in gevonden, gij zult er de eigendomsbewijzen in vinden van het landgoed, dat vroeger het uwe was en thans weder uw eigendom is".

— Niet alleen dat in Oostenrijk en elders wervingen gedaan worden voor het pauselijke leger, maar ook in het zuiden van Frankrijk doet men alle mogelijke moeite vrijwilligers te krijgen.

— Een nieuwe brief van den aartsbisschop van Orleans, die reeds sedert lang verwacht werd, is eindelijk in de *Union* en het *Journal des Villes et des Campagnes* verschenen. Zoo als men zeide, is deze veel gematigder wat den vorm aangaat, maar veel degelijker en bepaalder is de hoofdzaak.

— Uit Verona wordt van den 16den gemeld: "Gisteren was er eene groote menigte in den schouwburg verzameld, om het benefiet van den 1sten komiek bij te wonen, doch de menigte was van plan om dadelijk na het opgaan van de gordijn weder te vertrekken en den beneficiant door de opkomst een blijk van welwillendheid te geven. Aan de deuren van den schouwburg was echter eene sterke wacht gesteld, die het vertrek van het publiek wilde beletten. De menigte verbrak echter de gelederen, onder het gejuich: "leve Italië! leve koning Victor Emmanuel!"

Engeland.

LONDEN, 20 Jan. (*'s avonds*). Heden is een kabinetsraad gehouden in de ambtswoning van lord Palmerston.

— Men verneemt het overlijden van den generaal-majoor Henry Edward Robinson. Hij was in 1800 in militaire dienst getreden.

— Graaf en gravin de Persigny hebben het kasteel van Windsor weder verlaten.

— In het *Court Journal*, dat als een half officiëel orgaan beschouwd wordt, treft men eenige regelen aan, welke tot opheldering kunnen dienen van de feiten, betrekkelijk het protestantisme in Hongarijë. Dit blad verklaart namelijk, dat de vervolging, waaraan men zegt dat de protestanten aldaar blootstaan, niets anders is dan eene reeks van logenachtige verzinsels.

— Door de regerings-commissie voor landverhuizing is kennis gegeven, dat zij scheepsgelegenheid zoekt, om tusschen 21 en 28 Maart e. k. passagiers naar Sydney over te brengen.

— Er wordt hier eene maatschappij met een kapitaal van £ 300,000 in aandeelen à £ 10 gevormd, die zich ten doel stelt, de hoofdstad met electrisch-kalklicht te voorzien. Volgens den prospectus zal deze wijze van verlichting slechts half zooveel kosten als het gaslicht. De nieuwe methode zal reeds in de aanstaande week op de nieuwe Westminsterbrug worden in toepassing gebragt.

— De *Morning Post* geeft heden zijne vreugde te kennen over de benoeming van graaf Cavour, tot president van het Turijnsche kabinet. In een artikel over de aangelegenheden van het Italiaansche schiereiland, zegt de *Post*, dat de vrede van Villafranca meer tot het welzijn van genoemd Schiereiland heeft bijgedragen dan de overwinningen bij Magenta en Solferino, omdat, zonder dien vrede en de daarop gevolgde ontwikkeling van den Pauselijken tegenstand, Italië zijne ware kracht nimmer volkomen gekend zou hebben. Daarop laat het orgaan van lord Palmerston volgen: "Bij de houding van onbeteugelbare hardnekkigheid, door den Paus aangenomen, heeft Italië behoefte aan den bijstand en de raadgevingen zijner kundigste en krachtigste zonen, en het is derhalve met een onvermengd genoegen, dat de vrienden van den vooruitgang van Piëmont en van de Italiaansche vrijheid den terugkeer van den heer Cavour tot het bewind vernemen zullen. De wenschen der vrienden van Italië in alle landen der wereld zullen de pogingen vergezellen, welke die staatsman in dit oogenblik aanwendt, om een populair en vaderlandslievend kabinet te vormen. De regering en het volk van Engeland, aan de beginselen getrouw, welke beiden van den aanvang des tegenwoordigen strijds af geleid hebben, zullen zonder aarzeling die maatregelen ondersteunen, welke bestemd zijn, om de uitbreiding en de veiligheid van den Sardinischen staat te begunstigen, welke graaf Cavour tot verzekering van het algemeen belang van Italië zoeken mogt".

— Een brief uit Milaan, voorkomende in den *Morning Herald*, zegt, dat het berigt, als zouden 600 Hongaren uit Venetië zijn gedeserteerd, van allen grond is ontbloot.

Duitschland.

WEENEN, 19 Jan. Er is gisteren avond bal ten hove geweest, dat zeer schitterend was en waarbij talrijke uitgenoodigden tegenwoordig waren.

— Uit officiële bron wordt gelogenstraft het door eenige Piëmontesche bladen verspreide gerucht, als zouden onderscheidene Hongaarsche soldaten van het garnizoen te Venetië zijn gedeserteerd. Uit het door den hoofd-commandant van Verona bevolen onderzoek is gebleken, dat sinds den vrede van Villafranca geen een Hongaarsch soldaat zijne vanen heeft verlaten. Wel zijn onderscheidene geheime agenten gearresteerd, die de Hongaarsche regimenten tot desertie trachtten te verleiden.

— Naar men verneemt, is door de regering besloten tot de opheffing van onderscheidene kleine universiteiten. Het eerst zal die van Gratz, later die van Krakau en Innsbruck aan de beurt komen. Ook spreekt men van de opheffing der regts-akademiën en het overdragen der gymnasiën aan de geestelijkheid. Ofschoon men dit een en ander aan de zucht tot besparing toeschrijft, brengen die geruchten bij velen een onaangenamen indruk te weeg, naardien men gelooft, dat het budget van onderwijs, slechts 5 millioen bedragende, voor geene vermindering meer vatbaar is, zonder de belangen van het onderwijs te benadeelen.

— De onderhandelingen, tusschen Oostenrijk en Zwitserland gevoerd, over de grensregeling tusschen Tyrol en het kanton Graauwbunderland, hebben tot dus ver geene resultaten opgeleverd, die met Oostenrijks meening overeenstemmen. Omtrent de grenzen tusschen Munster en Taufers is eene overeenkomst getroffen, doch betreffende die tusschen Schleins en Nauders is men het niet eens geworden, inzonderheid ten aanzien der vestingwerken bij Finstermunz, tot wier uitbreiding moet zijn besloten.

BERLIJN, 21 Jan. (*'s ochtends*). Naar men verzekert, is de minister van justitie, Dr. Simons, voornemens zijn ontslag in te dienen, en wel wegens gezigtsverzwakking, welke in den laatsten tijd zoo zeer verergerd is, dat men voor volslagen blindheid vreest.

— Door een aantal afgevaardigden der liberale partij moet besloten zijn, voor te stellen de indiening van een adres aan den prins-regent, ter gunste van het inrigten van een sterk centraalbestuur in Duitschland, waarbij Pruissen eene waardige plaats moet innemen, alsmede van eene volksvertegenwoordiging bij den Duitschen bond.

— De fabricatie van kanonnen met getrokken loopen gaat zoo ijverig voort, dat tegen den zomer alle regimenten artillerie met dit nieuwe geschut zullen voorzien zijn. De schietoefeningen, welke dezer dagen daarmede hebben plaats gehad, hebben de beste resultaten opgeleverd.

— Onder de uniformsveranderingen, bij het leger in te voeren, noemt men ook het afschaffen van den sabel, waartegen de bajonnet in de scheede zou worden gedragen. Voorts moet besloten zijn, alle officieren met revolvers te wapenen.

— Brieven, alhier ontvangen van Pruissen, sinds vele jaren in Frankrijk woonachtig, melden, dat de stemming der bevolking aldaar over het algemeen zeer ongunstig voor keizer Napoleon III begint te worden, zoodat hij nog slechts in het leger zijn wezenlijken steun vindt. "De magt der dingen", zoo leest men in een dier brieven, "sleept den keizer van het eene gewaagde spel tot het andere, totdat zijn noodlot zal vervuld wezen. Het is niet te berekenen, welke zaken zich thans reeds in den schoot van Frankrijk beginnen te ontwikkelen. Duitschland heeft alle reden, op zijne hoede te wezen, hetzij Napoleon zich staande kunne houden, hetzij hij zijne magt mogt verliezen. De bodem onder de voeten des keizers is geenszins zoo vast en zeker, als eenige Fransche bladen dien trachten voor te stellen. In Frankrijk wordt blijkbaar eene groote gisting voorbereid".

— Te Neisse heeft men twee groote zingzwanen (*Cygnus musicus*) geschoten; deze vogel komt slechts zelden uit het Noorden naar Zuidelijker streken over.

— Uit Stokholm wordt gemeld, dat de koning besloten heeft, zich en de koningin den 3den Mei e. k., zijnde zijn verjaardag, in Zwedens hoofdstad te doen kroonen. De krooning te Drontheim zal op den verjaardag der koningin plaats hebben.

FRANKFORT, 20 Jan. Op het daartoe door de barones Emilie von Gleichen-Russwurm, eenig overgebleven dochter van Schiller, gedane verzoek, zijn haar ruim 2000 nommers toegezonden van verschillende stukken, gediend hebbende bij het jongste Schillersfeest. Die toezendingen kwamen uit ruim 400 steden; tot zelfs Amerika had daartoe ruimschoots bijgedragen.

— Uit goede bron wordt verzekerd, dat de groothertog van Hessen-Darmstadt heeft goedgekeurd het plan tot het bouwen eener brug over den Rijn bij Mainz, zoo als dit door den raad van bestuur van den Ludwigsspoorweg is ontworpen. Het etablissement Cramer Klett te Neurenberg moet hebben aangeboden, die brug, 4000 voet lang en voorzien van 32 bogen, waarvan 4 elk 350 voet breed, tegen 15 November 1861 gereed te hebben en voor het publiek verkeer te kunnen openstellen.

België.

BRUSSEL, 21 Jan. (*'s ochtends*). In de gisteren gehouden zitting der kamer van vertegenwoordigers zijn de algemeene beraadslagingen geopend over de begrooting voor openbare werken. Daarbij werden ter sprake gebragt de aan te leggen spoorvertakkingen door de Luxemburgsche spoorwegmaatschappij en het materieel van die van Bergen naar Manage, welke werd voorgesteld als niet toereikend voor het vervoer van steenkolen. Heden voortzetting.

BINNENLAND.

AMSTERDAM, 22 Januarij.

Het tot dit blad behoorende Bijvoegsel bevat het vervolg van het Verslag der Commissie van Rapporteurs van de Eerste Kamer der Staten-Generaal en de Memorie van Beantwoording der Regering, op de wets-ontwerpen betreffende de NOORDER- en ZUIDER-SPOORWEGEN.

Uittreksels uit officiële berigten.

De Burgemeester der stad Amsterdam heeft ter openbare kennis gebragt, dat de Raad zal vergaderen Woensdag 25 Jan. 1860, des namiddags ten 12¼ ure, op het Raadhuis, en dat alsdan in behandeling zal worden gebragt:

De rapporten der Fin. Comm. op de voordragten van Burg. en Weth., tot goedkeuring der begrooting voor den schouwburg over het speeljaar 1859/60; tot regeling der uitgaaf voor de jaarwedde van den opziener voor de turfwerkers en werksters gedurende de laatste maanden 1859; tot goedkeuring van staten van oninbare posten der plaats. directe belasting 1858/59; betreffende een voorstel van de heeren Mendes c. s., omtrent eene nadere regeling van het bedrag der alsnog naar aanleiding van het raadsbesluit van 7 Dec. 1855 uit te schrijven seriën der 4 pCt. leening.

De voordragten der Comm. Renteg. Eigendommen tot afstand van grond in huur aan C. Boekel; tot verkoop van gronden in de Plantageperken D, E, G en H; tot afwijzing van een verzoek van A. J. de Boer, om uitstel van de betaling van kooppenningen voor grond in de Plantage; tot verkoop van grond aan J. R. ter Wolde.

De voordragten van B. en W., betreffende de amotie der bruggen N°. 135 en 137, over de Lindengracht; tot benoeming van een regent van het Werkhuis; van een adsistent-geneesheer in het binnengasthuis; van een curator der stads armenscholen; van adsistent stads geneesheeren; van een stads adsistent heel- en vroedmeester; van leden der Plaatsel. Comm. van Geneesk. Toevoorzigt; van een commissie over de groote stads bank van leening; van een regent der stads bestedelingen.

De voordragt van de Plaatsel. Schoolcommissie ter vervulling der vacature, ontstaan in haar collegie door het verleend eervol ontslag aan den heer Mr. J. R. Corver Hooft.

Het adres van de leden der Nederl. vereeniging *Tot afschaffing van sterken drank* (afd. Amst.), om uitbreiding der verordening op de straatpolitie.

Het adres van ingezetenen alhier, betreffende de doorgraving van Holland op zijn Smalst.

Z. M. heeft tot burgemeester der gemeente Vierlingsbeek benoemd P. Jenniskens; aan G. A. de Geus, op zijn verzoek, eervol ontslag verleend als burgemeester der gemeente Houtrijk en Polanen, en in zijne plaats te benoemen F. H. Kleine, ten einde deze betrekking te gelijk met die van burgem. der gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude te bekleeden; eervol ontslag verleend aan Mr. F. J. van Voorthuyzen, als burgem. der gemeente Schoonhoven; tot Rector Magnificus der hoogeschool te Leiden, voor het akademie-jaar 1860—61, benoemd den hoogleeraar J. de Wal; den heer J. P. Ciriaci, op zijn verzoek, eervol ontslag verleend als referendaris bij het Departement van Financiën, onder dankbetuiging voor de veeljarige en belangrijke diensten door hem aan den lande bewezen, en behoudens aanspraak op pensioen; aan den kamerbewaarder en controleur der boden bij het Departement van Financiën, C. Mooyman, eervol ontslag uit gemelde betrekking verleend, behoudens aanspraak op pensioen; voorts bij het Dep. van Fin. benoemd: tot referendaris, den heer J. C. Bloem, thans control. der dir. bel., in- en uitgaande regten en accijnsen te Amsterdam; tot hoofd-commiesen, de heeren Mr. J. L. de Bruyn Kops, C. Zeeman en J. A. T. Cohen Stuart, thans commiesen; tot adj.-comm., de heeren T. A. J. Linnemann, J. P. Caron, M. Henriquert Pimentel, J. A. de Ruiter en G. J. Tinbergen, thans eerste klerken; tot kamerbewaarder en controleur der boden, den bode W. Buytendorp.

Z. M. heeft goedgekeurd het besluit van den Gouv.-Gen. van Nederl. Indië. van den 15den Nov. 1859, N°. 41, waarbij de vice-pres. van den Raad van Ned. Indië, A. H. W. baron de Kock, op het daartoe door hem gedaan verzoek, met den 30sten Junij 1860, op de meest eervolle wijze, uit 's Lands dienst wordt ontslagen, onder dankbetuiging voor zijne langdurige en trouwe diensten aan den lande bewezen, en met behoud van aanspraak op pensioen; benoemd tot vice-president van den raad van Nederlandsch Indië, den heer Mr. A. Prins, thans lid van dien raad; en tot lid, den heer Jhr. Mr. H. C. van der Wijck, thans resident van Soerabaija; benoemd tot kommandeur der orde van den Nederlandschen Leeuw de aftredende vice-president van den raad van Nederlandsch Indië, A. H. W. baron de Kock, ridder dier orde.

Z. M. heeft benoemd tot lid der provinciale commissie van geneeskundig onderzoek en toevoorzigt in Zuid-Holland de heer F. J. I. Schmidt, med. doct. en practiserend geneesheer te Rotterdam. *Herhaalde plaatsing in de St. Ct. ter verbetering eener misstelling.*

De *Staats-Courant* bevat het navolgende berigt, gedagteekend te 's Gravenhage den 11den Januarij 1860.

De medewerkende hoofdcommissie tot opleiding van onverzorgde jongens in Nederlandsch Indië, afstammelingen van Europeanen, berigt, dat ten gevolge van hare circulaire, medegedeeld in de *Staats-Courant* van den 25sten Augustus 1859, N°. 201, sub-commissiën zijn te zamen gesteld voor 's Gravenhage en omstreken, voor Rotterdam en voor Apeldoorn, terwijl het vooruitzigt bestaat, dat er weldra in het 5de district van Zeeland, te Amsterdam, te Utrecht en in andere steden des Rijks dergelijke commissiën zullen optreden. Daar te Rotterdam reeds vroeger het aanzienlijk bedrag van omstreeks f 5590 ten behoeve der jongens-weezeninrigting te Soerabaija is bijeengebragt, zoo als in de boven bedoelde circulaire is bekend gesteld, zal de daar ter stede gevestigde commissie zich hoofdzakelijk bepalen tot het aannemen van nader aan te bieden bijdragen. Openlijk wordt dank betuigd voor de krachtdadige ondersteuning, die de hoofdcommissie o. a. ook te Apeldoorn heeft ondervonden, daar in die betrekkelijk kleine gemeente nu reeds eene som van f 909.50 is bijeengebragt. Bij de hoofdcommissie zijn voorts nog afzonderlijke inschrijvingen ontvangen, welke insgelijks van belangstelling in het lot der Europesche afstammelingen in Indië getuigen. Zij vertrouwt, dat zij eerlang in de gelegenheid zal zijn, de zamenstelling van meerdere sub-commissiën mede te deelen. Voor zoo ver deswege nog geene voldoende berigten zijn ontvangen. is op de spoedige inzending daarvan aangedrongen, terwijl de Commissarissen des Konings in de onderscheidene provinciën zijn aangezocht, om de pogingen der hoofdcommissie zoo veel mogelijk te willen ondersteunen.

Volgens de laatste berigten was in Nederlandsch Indie bereids ingeteekend voor de kapitale som van f 189,288.23. De bijdragen in Nederland bedragen tot dusverre slechts f 8219. Een nieuw beroep op de algemeene belangstelling hier te lande schijnt niet overbodig. Moge de overtuiging meer en meer veld winnen, dat het van het hoogste gewigt is, door eene goede opleiding onzer stamgenooten in Nederlandsch Indië den band tusschen kolonie en moederland te helpen versterken!

Programma der werkzaamheden in de maatschappij *Felix Meritis*, afdeeling natuurkunde, Dingsdag 24 Jan., met dames, in de gehoorzaal, den heer Mr. J. A. van Eyk, over eenige merkwaardige verschijnselen van licht en phosphorescentie, door electriciteit; afdeeling koophandel, Donderdag 26 Jan., toelichting van stellingen betreffende den vrijen arbeid op Java, door den heer Dr. W. R. baron van Hoëvell, lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal; afdeeling muziek, Vrijdag 27 Jan., vijfde concert. Alles des avonds ten 7½ ure.

Heden had de plegtige inwijding van den nieuwgebouwden vleugel der bewaarscholen voor behoeftige Nederl. Israël. kinderen plaats. In den jare 1848 gesticht, heeft de toenemende belangstelling in deze nuttige inrigting eene uitbreiding allezins noodzakelijk gemaakt, en van daar dat de ijverige directie tot den aankoop van een belendend perceel en de [illegible] contribuanten en commissien woonden die plegtigheid bij, welke door den voorzitter, den heer J. T. Philips, met eene allezins gepaste inwijdingsrede werd begonnen. In die toespraak schetste de geëerde spreker de lotgevallen der inrigting van af hare stichting tot op heden. Vervolgens deed de penningmeester, de heer Alfred Prins, verslag van de donatiën, welke gedurende den bouw van den nieuwen vleugel ontvangen waren, ten bedrage van f 1345.20, terwijl die donatiën staande de feestviering met f 175 werden verhoogd.

Allerliefste gelegenheidsliederen, door een koor van 270 van de circa 600 aanwezige kinderen gezongen, verhoogden het aangename van die feestviering.

Het gebouw is allersierlijkst ingerigt, in kerkelijken stijl opgetrokken, voldoet ruimschoots aan de behoeften en is waarlijk eene aanwinst voor onze stad.

In 1859 werden te Gorinchem geboren 310 kinderen, als 164 van het mannelijk en 146 van het vrouwelijk geslacht; 12 zoons en 12 dochters werden als levenloos aangegeven. Er hadden 5 tweelinggeboorten plaats. De sterfgevallen bedroegen 247, waaronder 19 van personen, die alhier niet woonachtig waren, terwijl bovendien 8 personen werden ingeschreven, die hier hunne woonplaats hadden, doch elders zijn overleden, zoodat het getal overleden ingezetenen bedraagt 236 personen.

Door het Provinciaal Geregtshof van Overijssel, is heden in hooger beroep uitspraak gedaan in de zaak van P. Kropveld, schrijver van het tooneelspel *Jonas de bankroetier, enz.* Het Hof heeft overeenkomstig het requisitoir van den advocaat-generaal den beklaagde veroordeeld tot zes maanden gevangenisstraf, honderd gulden boete en de kosten, benevens intrekking gedurende vijf jaren van de burgerlijke regten. Men verneemt dat de veroordeelde onmiddellijk tegen die uitspraak cassatie heeft doen aanteekenen, zoodat de Hooge Raad in dezen nader zal moeten beslissen.

Beroepen te Balk: Ds. L. Schouten, te Vianen; en te Staphorst, Ds. W. van den Bijtel, te Oosterbierum.

Beroepen bij de Christelijke afgescheiden gemeente te Lippenhuizen, de proponent H. van Lokhorst, en het beroep naar Giessendam aangenomen door Ds. H. A. Jonkman, te Herwijnen.

*'s GRAVENHAGE, 21 Januarij. Dingsdag a. s. zal Mevr. C. de Luizi, die reeds eenmaal voor een hoogst aanzienlijk publiek een concert in *den Doelen* heeft gegeven, zich op nieuw alhier doen hooren, met medewerking van de heeren A. Faubel en M. den Hartogh.

— Den 31 dezer zal de heer M. den Hartogh, violoncellist aan den Kon. Franschen Schouwburg alhier, zijn gewoon jaarlijksch concert geven, met medewerking van den heer F. W. van Gelder, pianist van Rotterdam, en Simon, 1ste viool bij het orchest van den Franschen Schouwburg alhier. Bij het bekende talent van den heer den Hartogh, belooft dit concert, dat in de zaal van de vrijmetselaarsloge alhier zal plaats hebben, zeer luisterrijk te zijn en een aanzienlijk publiek te lokken.

— In de vergadering van het spoorweg-comité alhier, heden gehouden, is te kennen gegeven, dat voor zoo veel den spoorweg van Gouda op Scheveningen betreft, het comité als gedefungeerd kan worden beschouwd, omdat, zonder onvoorziene incidenten, die weg tot stand zal komen. — Het comité zal een uitvoerig rapport omtrent zijne verrigtingen te dezer zake openbaar maken. — Voor de zaak der vlugthaven te Scheveningen blijft het comité bestaan en zal het al het mogelijke doen tot bevordering dezer gewigtige zaak.

— De afdeelingen der kiesvereeniging *Nederland* alhier hebben gisteren avond benoemd tot hare voorzitters: de heeren Mr. A. de Pinto, Jhr. Mr. W. P. Gevers Deynoot, Mr. M. Eyssell, P. J. van der Burgh en P. Varkevisser; tot vice-presid. de heeren Mr. J. P. Vaillant, Mr. D. van Eck, Mr. A. G. Kraaijenhoff van de Leur, W. C. van Stockum en F. Behr; en tot secretarissen: de heeren Jhr. Mr. Janssens, F. N. de Charro, W. J. van Zeggelen, J. M. van 't Haaff en F. de Jager.

— Wij vernemen dat gisteren door de directie der Ned. Rijnspoorweg-maatschappij en de heeren D. A. Schretlen en J. B. Maxwil de overeenkomst is geteekend, waarbij die maatschappij zich verbindt de exploitatie te aanvaarden van den aan te leggen en uiterlijk den 1sten Mei 1862 in ter exploitatie geschikten staat te leveren spoorweg, loopende van Scheveningen langs 's Gravenhage tot aan, en in verbinding met den Ned. Rijnspoorweg nabij Gouda. Die overeenkomst zal nu eerlang aan de goedkeuring der aandeelhouders van de Rijnspoorweg-maatschappij worden onderworpen.

— De directeur van het Fransche tooneel heeft te kennen gegeven, na 12 Mei niet meer als zoodanig te wenschen in aanmerking te komen.

— Den heer L. C. Sierik alhier is door Z. M. den Koning de zilveren medaille toegekend voor het redden van een drenkeling van een gewissen dood, in den afgeloopen zomer.

* DELFT, 21 Jan. In de laatst gehouden vergadering van de kamer van koophandel en fabrieken alhier, is tot president herbenoemd: de heer J. A. Maas Geesteranus, en tot plaatsvervangend president, de heer A. Perk Jz.

(*Zie vervolg van het binnenland op 4de de pagina.*)

LAATSTE BERIGTEN.

TURIJN, 21 Januarij.

De *Gazzetta* van heden deelt mede, uit welke leden het nieuwe ministerie zal bestaan. Graaf Cavour is benoemd tot president van den ministerraad, minister van buitenl. zaken ad interim en belast met de portefeuille van binnenl. zaken. Oorlog, generaal Fanti; gratie en justitie, de heer Cassinis; financiën, de heer Vegezzi; openbaar onderwijs, de heer Mamiani; openbare werken, de heer Jacini. De ministers hebben heden den eed afgelegd.

Er zijn heden berigten over Genua van Napels dd. 18 dezer ontvangen, luidende: De heer de Villamarina is gisteren alhier aangekomen; de heeren Brenier en Grapello zijn hem te gemoet gegaan. Vele Napolitanen hebben hem visitekaartjes gezonden.

De ministeriële crisis is begonnen door het ontslag van den heer Petrulla Filangieri en zal eindigen met het ontslag van alle ministers. Het oude ministerie zou teruggeroepen en versterkt worden met den heer Murena als president.

De *Gazzetta* meldt, dat de oude kamer van gedeputeerden is ontbonden, wegens hare gezindheid, betrekkelijk de politieke kieslijsten.

MODENA, 21 Januarij.

Bij besluit van heden beveelt de gouverneur de uitvaardiging der Sardinische kieswet; er zal een bepaald getal gedeputeerden uit de provinciën van Emilia gekozen moeten worden.

De vreugd over de vorming van een nieuw ministerie is overal zeer groot.

(*Reeds in een gedeelte onzer oplaag van gisteren per telegraaph medegedeeld.*)

PARIJS, 21 Januarij.

De heer de Thouvenel werd heden door den keizer ten gehoore ontvangen. Maandag e. k. zal hij zijne portefeuille aanvaarden.

— Heden was er ministerraad, onder voorzitting des keizers.

BERLIJN, 21 Januarij (*'s avonds*).

Prins Frederik der Nederlanden wordt in den loop der volgende week alhier verwacht, om HDs. gemalin en dochter van hier af te halen. Waarschijnlijk zullen HH. KK. HH. in het begin der aanstaande maand de terugreis naar 's Gravenhage aanvaarden, om zich later naar Nizza te begeven.

— Uit Stockholm wordt gemeld, dat het op 19 dezer uitgegeven bulletin nopens 's konings gesteldheid mededeelt, dat de koning, den afgeloopen zomer door een toeval eene kneuzing hebbende bekomen, van tijd tot tijd leed aan pijn in de eene heup, welke later is verergerd en waarbij zich een gezwel heeft gevoegd, door welk een en ander hij genoodzaakt is de grootste rust in acht te nemen. Overigens is de koning [illegible]

KOFFIJ met beperkten omzet. — TARWE in loco zeer vast gehouden; van af 't buitenland zeer stil. — ROGGE in loco kalm; van af 't buitenland zonder kooplust. — RAAPOLIE in loco 22 mb. 14 sch.; Mei 23 mb. 8 sch.

PER TELEGRAAPH.

PARIJS, Heden 22 Januarij.

De *Moniteur* meldt, dat de senaat en het wetgevend ligchaam tegen den 23sten Februarij zijn bijeengeroepen.

Het besluit, waarbij het kader der militaire veeartsen wordt gewijzigd, vermeerdert tevens hunne tractementen.

LONDEN, Heden 22 Januarij.

De ministeriële reformbill breidt het kiesregt in de steden uit tot hen, die £ 6 jaarlijksche huishuur betalen. Het kiesregt op het land is niet tot zulk eene lage som uitgestrekt. Het tegenwoordig aantal vertegenwoordigers in zekere kiesdistricten wordt verminderd, waardoor 26 zetels op nieuw vervuld moeten worden.

(*2de dépêche.*) *Reuters Office* deelt nog de volgende berigten mede betreffende de Amerikaansche mail-steamer de *Arago* (waarvan wij reeds gisteren en eergisteren eenige voorloopige berigten hebben vermeld).

De *Arago*, kapt. Line, is den 20sten dezer met de Engelsche en Fransche mails van 7 Januarij, van Cowes op weg naar Havre te Southampton aangekomen.

Dit stoomschip brengt 18 passagiers, doch geene specie voor Engeland mede.

Te New-York had den 6den Januarij eene verdere rijzing van 1 pCt. in de fondsen plaats. New-York Central 74¼ à 74½.

De geldmarkt was levendiger; men besteedde voor beleening op onderpand 7 pCt. Wisselcoursen dalende.

Op Londen is gedaan 109 voor wissels van den tweeden rang en 108½ à 108¾ voor wissels van den eersten rang.

Berigten van Washington melden, dat er weinig hoop bestaat, dat het huis van vertegenwoordigers aldaar spoedig georganiseerd zal zijn.

VERONA, 20 Januarij.

De stad met het geheele vestingvierkant is in staat van beleg verklaard.

Ingezonden stukken.

In de zitting der Tweede Kamer van 25 Nov. jl., handelende over het cultuurstelsel, zegt de heer Duymaer van Twist onder anderen:

»Er was een tijd, dat heerendiensten tot eene groote hoogte waren opgevoerd, dat groote overdrijving plaats vond, waarvan de gevolgen uiterst gevaarlijk waren, in verband met de opdrijving der landrenten en de geringe voordeelen voor den inlander van de productie. Als", enz. Verder: »Was dat nu een stelselmatig uitputten van de Javaansche bevolking? Neen, zulke verregaande lasterlijke aantijging is op geen gouv.-gener. en op geen Minister van toepassing, en dat blijkt dááruit, omdat, zoodra het kwaad bekend werd, het keerpunt ook daar was en velerlei verbeteringen werden ingevoerd", enz.

Wij willen aannemen, dat het geene stelselmatige uitputting was; maar, wat het keerpunt betreft, vergeve de heer D. v. T. ons, als wij niet met hem kunnen instemmen, ten bewijze waarvan wij eenige feiten zullen aanstippen, die vóór en na den hongersnood van Demak plaats vonden.

De heer D. v. T. schijnt vergeten te hebben, dat de hongersnood van Cheribon circa 2 jaar vóór dien van Demak plaats had en aan duizenden het leven kostte; evenzeer schijnt het hem ontgaan, wat met den regent van Demak plaats had, waarom die *na* en niet *voor* den hongersnood te Demak ontslagen werd, ja hem, vergissen wij ons niet, eene gunst werd verleend, tegen den wil van het plaatselijk bestuur, dat zijn ontslag wenschte.

Het hoofd van dat plaatselijk bestuur te Samarang, de resident B., was, bij het uitbreken van den hongersnood te Cheribon, directeur van cultures, en werd als zoodanig door het gouv. in commissie naar Cheribon gezonden, om den resident aldaar ter zijde te staan, maatregelen te nemen om den hongersnood te lenigen, verdere rampen voor te komen, en te trachten die te verbloemen.

Een en ander gelukte en droeg de goedkeuring weg van het gouvernement, zoozeer zelfs, dat beide ambtenaren, de directeur van cultures en de resident van Cheribon, eenigen tijd daarna, eene decoratie ontvingen.

Dezelfde directeur van cultures, de heer B., werd daarop benoemd tot resident van Samarang.

De armoedige en uitgeputte toestand van die residentie was geen geheim meer; maar men dacht misschien, dat de nieuwbenoemde resident, die als directeur te Cheribon zoo goed in zijne missie geslaagd scheen te zijn, genoegzame ondervinding had, om ook aldaar alles in orde te brengen.

De voorstellen van den resident B., daartoe strekkende, werden niet of slechts ten deele door het gouv. goedgekeurd; bovendien werd, ter vermeerdering van het batig saldo, den besturenden ambtenaren als eerste pligt voorgeschreven, het uiterste te doen, om de landrente te innen, en de teelt van stapelproducten vol te houden.

Het is zoo streelend voor een gouverneur-generaal, te kunnen zeggen: onder mijn bestuur werd het grootste batige saldo, of de grootste hoeveelheid producten verkregen.

Maar die zucht mag intusschen niet te ver gaan, niet ten koste van duizende slagtoffers worden bot gevierd; men had meer moeten bedenken, dat ook de Javaan voeding noodig had, en geene machine is, die men tijdelijk kan oververgen.

Hoe het ook zij, de hongersnood brak los, en nam dagelijks in omvang toe; de middelen, te Cheribon aangewend, bleken te Samarang onvoldoende te zijn; de tijd om te handelen ging verloren door heên en weder schrijven naar Batavia, circa 400 mijlen verwijderd; geen gouvernements-commissaris, met volmagt om te handelen (hier meer noodig dan te Cheribon), werd den resident toegevoegd; zelfs de G.-G., die, hersteld van eene ziekte, op reis van Soerabaija naar Batavia, ter reede van Samarang werd verwacht, en ook kwam, ging niet aan wal, hoe noodig ook, om kennis te nemen van den omvang der ramp, en den resident ter zijde te staan, te autoriseren tot afdoende maatregelen; en waarom niet?

Het kwaad verergerde steeds; duizende slagtoffers vielen dagelijks, en de resident, die, in den beginne van den hongersnood, goedkeuring ontving op zijne handelingen, werd ten slotte ontslagen, hoewel hij, gedachtig aan eed en pligt, de bedoelingen van het gouvernement blindelings had opgevolgd.

En nu vragen wij: Daar de hongersnood aan hoogerhand werd toegeschreven, waarom de resident B., die nog zoo kort in die residentie was, moest worden ontslagen, en niet de adsistent-resident van Demak en Grobogan, wiens schoonvader raad van Indië was; waarom ook niet de resident van Cheribon, waar de hongersnood het eerst woedde; waarom ook niet de residenten van Tagal, Pekalongan, Bagelen, Banjoemaas enz., toen ook daar de hongersnood achtereenvolgend uitbrak, die niet aan oorzaken van hoogerhand werden toegeschreven?

Waarom kwam het gouvernement, na zoodanige vreeselijke ondervinding, die latere hongersnooden niet *vóór*, door doeltreffende maatregelen? waren die residenten minder schuldig, dan de resident van Samarang, die zoo kort het bestuur in handen had, terwijl de uitputting door heeren- en cultuurdiensten reeds jaren had plaats gehad onder zijne voorgangers?

Wij gelooven het tegendeel en houden ons overtuigd, dat de heer D. v. T. thans niet meer zal blijven beweren, dat, *zoodra* het kwaad bekend werd, het keerpunt ook daar was en velerlei verbeteringen werden ingevoerd.

Wie herinnert zich niet het voorgevallene te Samarang, bij de verpachtingen aldaar, toen eenige wijzigingen, in het belang van den Javaan gemaakt, dreigden de verpachtingen minder te doen opbrengen, men die wijzigingen op de plaats zelve weder introk, en de majoor der Chinezen zich in den volgenden geest publiek uitliet: »Welnu, als het gouvernement verlangt, dat de Javaan nog meer worde uitgeput, dan zij het zoo, en laat ons voortgaan met de verpachtingen".

Indien het gouv. zoo diligent en op de hoogte van den stand van zaken was geweest, zouden de achtereenvolgende hongersnooden, die geheel Midden-Java teisterden, nimmer hebben plaats gehad.

Neen, dat keerpunt was eerst daar, toen een opvolgend bestuur het doorzigt en den moed had, om de drukkende heerendiensten in te krimpen, de bazar-pachten af te schaffen, de knevelarij en misbruiken van hoofden en ambtenaren te weren, ja, zonder aanzien van persoon, de schuldigen te straffen, terwijl onder het vorig bestuur de onschuldigen voor de schuldigen moesten boeten.

De gevolgen dier maatregelen bleven dan ook niet achter; want de bevolking, ontheven van een zwaren druk, die op haar rustte, begon te herleven; de hongersnooden hielden op, alles kreeg een beter aanzien; ook de particuliere industrie werd zoo veel doenlijk aangemoedigd en uitgebreid, en eene betrekkelijke welvaart ontstond, die gunstig terugwerkte op alles, zelfs op de krachtige oppositie der behoudsmannen, welke verstomden, omdat de resultaten hen daartoe dwongen.

Men ziet wat een eerlijk, krachtig bestuur, met gezonde, op staathuishoudkundige begrippen steunende beginselen, in korte jaren kon uitwerken.

Nederland heeft er aan te danken het behoud van het cultuurstelsel en de batige saldos, die het nog afwerpt, en het zal geene batige saldos behoeven te ontberen, indien men slechts op den toen ingeslagen weg voortgaat, de particuliere industrie aanmoedigt, en haar de beschermende hand over de bevolking doe uitstrekken.

Men geloove ons of niet, maar wij beweren, dat de particuliere industrie heeft medegewerkt en nog werkt, om in sommige districten van Midden- en West-Java nieuwe hongersnooden voor te komen.

Een vreemd verschijnsel voorwaar, dat de particuliere industrie, bestemd om het dwangstelsel omver te werpen en te vervangen, het tijdelijk van ondergang heeft gered, om het later des te zekerder te bestrijden.

Men make zich echter geene illusiën omtrent het dwangstelsel, als zou het op den duur kunnen blijven bestaan.

In den oosthoek van Java moge dit nog jaren het geval zijn, in Midden- en West-Java heeft het bepaald zijne kracht verloren en geeft het geene noemenswaardige voordeelen meer. Men kan zich hiervan overtuigen, door eene vergelijking te maken tusschen de opbrengsten van koffij en suiker uit de drie residentiën van den oosthoek bij de overige residentiën van Java.

Zou het dus niet raadzaam zijn, de particuliere industrie in West- en Midden-Java uit te breiden, om zoodoende de verliezen, of liever de steeds verminderende opbrengsten van het dwangstelsel aan te vullen? Daardoor zou langzamerhand een gezonde toestand van zaken in het leven worden geroepen, die blijvende voordeelen voor moederland en koloniën moet ten gevolge hebben, terwijl handel en industrie er eene ongekende hoogte door zouden bereiken.

In 1857 was het batig saldo 41 millioen, waarop de Minister met welgevallen wees; in 1858 wordt het op 30 millioen geraamd. Hoe groot zal het in 1859 zijn? Wij durven voorspellen: veel minder, en zoo jaarlijks; want, om het cultuurstelsel staande te houden, moeten de uitgaven toenemen.

Wij bedoelen hier de voordeelen, die het gouvernement trekt, uit het cultuurstelsel alleen, op Java; de opbrengst van tin, specerijen, Sumatra- en Menado-koffij enz. enz. moet van het batig saldo worden afgetrokken, als niet uit het stelsel voortspruitende; en dan, gelooven wij, zal er weinig van het batig saldo overblijven. Dit weten de behoudsmannen zoo goed, dat zij steeds de aandacht van het geven van goede rekeningen trachten af te leiden, door de natie met denkbeeldige gevaren te verontrusten. H.

Onlangs is in de Zondags-editie van dit blad een ingezonden artikel opgenomen over de onbillijkheid, waarmede de ambtenaren aan de provinciale griffiën, ten aanzien van hunne tractementen, worden behandeld.

Die onbillijkheid is, naar ik meen, onloochenbaar, inzonderheid, als men er op let, dat de Regering, geen algemeenen maatregel willende nemen, niettemin het eene jaar voor deze afdeeling, het andere jaar voor een ander gedeelte der ambtenaren aan de Ministeriën, verhooging aanvraagt en bekomt. Maar daarbij laat men de ijverige en met werkzaamheden ter dienste van het Rijk overladen ambtenaren in de provinciën voortsukkelen op tractementen, die voor commiesen van de belastingen, opzigters en menschen van dien stand niet voldoende zouden zijn.

Dan — de zaak zelve is in genoemd artikel genoegzaam besproken; maar *twee* feiten zijn daaruit, naar ik meen, vergeten.

In de eerste plaats is er niet op gelet, dat vroeger op de rijksbegrooting eene ferme som paraisseerde voor de inspecteurs van de jagt, wier tractementen en reiskosten door elkander met geen *f* 1000 konden bestreden worden. Met de inspecteurs verdween ook die post. Maar waar bleven de werkzaamheden der inspecteurs? Grootendeels aan de provinciale griffiën. Daar was men goed genoeg, om, par dessus le marché, dat werk zonder eenige vergoeding te verrigten.

Vervolgens werden de tractementen der ambtenaren aan de prov. griffiën, die INDERDAAD rijks-ambtenaren zijn, hoe gering de bezoldiging ook is, nog besnoeid door de ambtenaren aan de Ministeriën, die, ofschoon in het genot van veel meer, van het geringe deel hunner ambtgenooten in de provinciën nog *leges* heffen en hen, zoodoende, onder goedkeuring des Ministers, nog bekorten.

Neem, Mijnheer de Redacteur! het bovenstaande s. v. p. op. ter aanvulling van meerbedoeld artikel. X.

Aan de Redactie van het Nieuw Amsterdamsch Handels- en Effectenblad.

In uw blad van 12 dezer, stond een artikel: *Het nieuwe uurwerk op den domtoren te Utrecht.* Het was te verwachten, dat een Utrechtenaar zijn hart zou uitstorten, in dank aan de Regering voor een openbaar uurwerk, waarnaar men zich kon regelen en op welks gang voortaan te rekenen zal zijn. Indien echter een deskundige het opstel vooraf had gezien, ware het voorzeker door u ter rectificatie gerenvoyeerd.

Immers geen deskundige heeft ooit voor onmogelijk gehouden, om minuutwijzers van buitengewoon groote afmetingen met juistheid te doen werken, en zelfs zou ik durven beweren, dat bij de hoogte der wetenschap in onze dagen, de mogelijkheid bestaat, minuutwijzers van dien aard te doen werken met groote juistheid, zonder van een zoogenaamd contre-poids uiterlijk te zijn voorzien. Dat men in het vaderland van den grooten Huijchens nog niet zoo verre is achteruit gegaan, dat Fransche hulp ingeroepen, en Parijsche industrie moet worden aanbevolen, wanneer tijd en geld disponibel zijn, dit ware zeer gemakkelijk te bewijzen; of, is het geen groote voldoening dat onze Willemspoort reeds lang van uur- en minuutwijzer is voorzien? dat onze Amsterdamsche stads-uurwerken allengs worden verbeterd en gewijzigd, door Hollandsche handen, en met tijd en kosten, voorzeker het werk op den Dom zouden evenaren.

Is er in 's Hage niet één stads-horologiemaker geheel op de hoogte van zijnen tijd, en is er wel eene enkele poging gedaan een ander adres op te sporen, dan het adres van Wagner en Borel, die onder kruisband, hunne prijs-couranten aan de meestbekende horologiemakers in der tijd hebben rondgezonden? Waarlijk men zou in verzoeking komen den heer Wagner aan te raden, zijne circulaire ook te zenden aan alle gemeentebesturen in den Lande, ten einde bij eventuële behoefte een vreemdeling te erlangen, die de klokken herstelt, en tevens kan profiteren van de gelegenheid om de fraaije toren-uurwerken, die wij bezitten, b. v. op het paleis, te zien en met de constructie zijn voordeel te doen.

De bekwaamheid des heeren Haak laten wij in 't midden, wij hopen dat *die* zijne nationaliteit overtreft; intusschen gevoelt men onwillekeurig nog meer respect voor den eenvoudigen uurwerkmaker, die met de versleten werken eene reeks van jaren, voorttobde, en ze in beweging hield, dan voor een man, die met schijn van wetenschap, *onze* kennis en *onze* bekwaamheden in een nationaal vak, tot zelfs bij den vreemdeling deed betwijfelen. Wij feliciteren den heer Haak met zijn diploma, de Franschen zijn op dit punt altoos zeer beleefd, aldus ook de heeren Wagner en Borel; een dorpsklokkenmaker kan zoo iets ook te beurt vallen, tenzij, dat voortaan, en hiermede punctum, de gemeentebesturen zich de moeite getroosten, om, in de dagbladen, deskundigen op te roepen, om des noods bij openbare inschrijving aan te nemen, het herstellen, het verbeteren, het in duurzamen goeden staat brengen, of het vernieuwen hunner toren-uurwerken.

Schrijver dezes heeft de morele overtuiging, dat er Hollandsche handen zullen inschrijven en werken; en borgen voor den goeden uitslag, zij zullen niet ontbreken.

Amsterdam,
Januarij, 1860. N. A. T.

Boekbeoordeeling.

Er is ons ter aankondiging ingezonden een boekwerk, getiteld: *Bijdrage tot de kennis der regtspleging in de kolonie Suriname, gedurende de jaren* 1854 *tot* 1858, door SEM[l]. VAN PRAAG, vroeger procureur te Suriname; Amsterdam, J. Leendertz.

De zaak, die den schr. aanleiding gaf tot het uitgeven van dit werk, komt hierop neder. De heer van Praag, door den president van het geregtshof te Suriname, Mr. F. M. C. Pels Rijcken, op allerlei wijze tegengewerkt en beleedigd wordende, heeft, even als, in 1856, de advocaat Mr. B. Lijon om dezelfde reden deed, den 13den Januarij 1857 zijn ontslag ingediend, als procureur bij genoemd ligchaam. Het hof echter nam, niettegenstaande dit bedanken, bij arrest van 28 Jan. 1857, de vrijheid genoemden procureurs admissie in te trekken, wegens oneerbiedigheden jegens de regterlijke magt. Den 14den April 1858 diende de heer van Praag een adres aan Z. E. den gouverneur van Suriname in, waarin hij de onbillijkheid, onwettigheid en nietigheid van het arrest van het hof en van alle handelingen van den president Pels Rijcken aantoonde, opdat de gouverneur zou kunnen beslissen, wie van beiden de schuldige is.

Volgens den schrijver heeft genoemd geregtshof te Suriname, reeds in September 1858, op last van den gouverneur, gediend van berigt en consideratie op dat adres en geadviseerd, dat, na des adressants bedanking, de intrekking zijner admissie als procureur niet meer kon geschieden, en dat de handhaving van het arrest *naar wraakoefening zou gelijken.* Ook de leden van den kolonialen raad zouden de onbestaanbaarheid van het arrest aangenomen en tot de intrekking daarvan geadviseerd hebben.

Niettegenstaande het adres reeds meer dan 20 maanden en het advies van het geregtshof reeds 15 maanden oud was, toen de schrijver tot de uitgave van zijn werk besloot, had hij daarop nog geene beschikking gekregen.

Het adres van den heer van Praag, dat 172 bladz. groot 8°. druks beslaat, beschuldigt den president Pels Rijcken van *willekeurige veranderingen in de burgerlijke regtsvordering en het burgerlijk regt;* van *aanmatiging van gezag;* van *onbehoorlijken invloed op de regtspleging;* van *beschimping der balie;* van *grove beleedigingen op de teregtzitting;* van *stremming der justitie;* van *verandering en bijvoeging gedaan op een appointement, door het geregtshof verleend;* van *aanranding van de eer en den goeden naam van een praktizijn;* van *wederregtelijke uitspraken;* van *verdraaijing der waarheid;* van *slofheden en misslagen in zijne regtspraken.*

Het is te wenschen, dat de Hooge Regering deze zaak naauwkeurig onderzoeke, en òf de heer van Praag, wegens laster en beleedigende uitdrukkingen, òf de president Pels Rijcken en zijne medepligtigen, zoo die er zijn, wegens de gepleegde handelingen, voorbeeldig gestraft worde.

Wij kunnen in deze zaak geene partij nemen. *Audi et alteram partem* is het voorschrift, dat de voorzigtigheid bij geschillen voorschrijft.

Onder de bijlagen vinden wij drie verklaringen: de eerste, geteekend in Febr. 1857, door 27 der eerste en voornaamste ingezetenen van Suriname, welke aannemen onder eede te verklaren, dat de heer van Praag algemeen bekend is als iemand van zedelijk gedrag, eerlijke inborst, lofwaardigen handel en wandel, kunde, arbeidzaamheid en behartiging der hem toevertrouwde belangen. De tweede, geteekend in Febr. 1857, door 65 cliënten van den heer van Praag, getuigt, dat hij is een man van een eerlijk, loyaal en rondborstig karakter, die zich, in de waarneming van de belangen der ondergeteekenden, steeds door bereidvaardig, onbaatzuchtig hulpbetoon heeft onderscheiden. De derde verklaring is van de leden der balie dd. 20 Jan. 1857, en komen deze er voor uit, dat zij zijn besluit, om de balie te verlaten, betreuren, doch de regtmatigheid daarvan erkennen. »De balie denkt met leedwezen aan de onaangename positie, waarin hof en balie sedert ongeveer twee jaar tegenover elkander staan, terwijl zij den wensch niet kan onderdrukken, dat de heer van Praag toch nu de laatste moge zijn, die op dusdanige wijze eene waardige en eervolle betrekking heeft moeten nederleggen".

KUNSTNIEUWS.

Stads Schouwburg.
Hollandsche Schouwburg.

Hoe is het mogelijk, zal menigeen vragen, dat wij twee zoo heterogene ligchamen bij elkander beschouwen? »Zal er een parallel worden getrokken en wie zal het winnen?" vraagt een ander. Volstrekt niet, lezers. Wij plaatsen deze beide schouwburgen onder ééne rubriek, omdat wij van beiden nagenoeg hetzelfde hebben te zeggen en daar plaatsruimte ons te dierbaar is en wij niet gaarne in herhalingen vallen, besloten wij voor dezen keer van eene oude gewoonte, om ieder afzonderlijk te bespreken, af te zien.

»Verscheidenheid van spijs doet eten", luidt het spreekwoord en, hetzij dit woord een waar woord is of niet, zeker is het, dat verscheidenheid van stukken den schouwburg doet bezoeken. Bij geen van beide schouwburgen treffen wij echter die verscheidenheid aan.

Van 1[e] af tot heden 22 Januarij vinden wij in den *Stads Schouwburg* niets anders geafficheerd dan (volgens oud gebruik) *Gijsbrecht van Aemstel* en *De bruiloft van Kloris en Roosje,* benevens *De vrouwe van Waardenburg* en *Zestien jaren geleden of moederliefde en kindertrouw;* voorts een paar onbeduidende vaudevilletjes, die de steeds volgehouden opvoering van *Norma* vooraf moesten gaan; dus eigenlijk slechts drie Hollandsche stukken, den grooten schouwburg waardig, waarvan het laatstgenoemde bovendien slechts éénmaal werd gegeven. Eene zaak, die ons troost, is, dat misschien nog in deze week deze voorstellingen zullen worden afgewisseld door het beroemde tooneelspel *Kardinaal Mazarin, of Frankrijk in* 1659, over welks uitvoering alle dagbladen in het voorgaande jaar met lof hebben gewaagd, toen het door het tooneelgezelschap van den heer Duport werd uitgevoerd. De heeren Tjasink, Kistemaker, en de dames Coenen van Olleffen en Picéni zullen de hoofdrollen vervullen.

In den *Hollandschen Schouwburg* (Frascati) werd gedurende dezelfde tijdruimte niets opgevoerd dan *Gijsbrecht van Aemstel* en *Kloris en Roosje,* benevens *De zeekapitein of het geboorteregt,* terwijl laatstgenoemd stuk nogmaals aanst. Maandag zal worden gespeeld, ofschoon wij aangekondigd hebben gezien, dat te Rotterdam reeds gisteren (Zaturdag den 21sten) het nieuwe stuk *Jane Eyre, of de Wees van Lowood,* is gegeven, terwijl het voor Amsterdam nog slechts *eerstdaags verwacht* wordt. Het Rotterdamsche publiek schijnt dus boven het Amsterdamsche in de gratie te staan.

Voor den echten schouwburgbezoeker van *dezen* tijd kan zoodanige herhaling van stukken niet aangenaam zijn. Of zij voor den directeur op den duur voordeelig is, is eene zaak, die wij betwijfelen, ofschoon wij er ons niet mede hebben in te laten.

De zoogenaamde Variétés trekken dagelijks een vrij groot publiek, door de verscheidenheid van voorstellingen; wij zouden hetzelfde wenschen van de schouwburgen.

De in beide laatsten opgevoerde stukken zijn reeds meermalen door ons besproken en wij kunnen er dus over zwijgen.

Door het ITALIAANSCHE OPERA-GEZELSCHAP werd, in den loop dezer week, bij herhaling *Norma* opgevoerd, en steeds door een zóó talrijk auditorium bijgewoond, dat, ofschoon men het genot dezer opera reeds acht malen gesmaakt had, de negende voorstelling, gisteren avond gegeven, zich, even als de vroegeren, door eene schier overvolle zaal onderscheidde. En geen wonder! Naauwelijks toch weet men, wat men bij Mw. de Vries meer moet bewonderen, haar helder, onbegrijpelijk zuiver, kolossaal, zielroerend natuurgeluid; de gemakkelijkheid en juistheid, waarmede zij de stoutste passages ten uitvoer brengt, en hare meesterlijke, geheel voltooide methode, of wel haar alleruitstekendst spel! Immers zij *is* Norma, de trotsche Druïden-priesteres, en.... niet meer eene copie! Voegt men hierbij de zeer verdienstelijke wijze, waarop zij werd ter zijde gestaan door Mll. Iucli (Adalgisa), die dan ook bij herhaling werd toegejuicht, alsmede door den heer Danielo, als Pollion, dan laten zich de geestdrift, het onophoudelijk gejuich, en het naauwelijks bedwingbaar ontstoken gevoel des publieks begrijpelijk maken.

Aanstaanden Dingsdag zal Donizettis opera *Linda di Chamounix* ten tooneele gebragt worden. Wij verwijzen, omtrent dit stuk, naar hetgeen wij daaromtrent reeds in ons nommer van den 12 dezer gezegd hebben.

Salon des Variétés, IN DE NES. Gedurende de afgeloopen week werd door dit gezelschap voor het eerst opgevoerd de comédie-vaudeville: *Eene onstuimige jeugd.* De inhoud van dit stukje, waarschijnlijk velen onzer lezers reeds bekend door vroegere opvoeringen daarvan, o. a. in der tijd bij de voormalige Fransche Vaudeville, is vrij onderhoudend, en levert eene soms wel wat scherp geteekende schets van Fransche zeden. Wij moeten echter bekennen, van meening te zijn, dat dergelijke schetsen voor het Hollandsch tooneel in den regel minder geschikt zijn te achten. Intusschen komt in het onderwerpelijk stukje dit goede voor, dat er een scherp contrast wordt geleverd tusschen twee echtgenooten, waarvan de een, eene stille jeugd doorleefd hebbende, zich in den huwelijkstaat aan ontrouw schuldig maakt en dit op slinksche wijze voor het oog der wereld en zijner wederhelft verbergt, terwijl de andere, diens vriend, na eene onstuimige jeugd, zich in het huwelijksleven bekeert, niet alleen, maar ook, na door een zamenloop van omstandigheden zich de schuld zijns vriends te hebben zien aangewreven, dien op het regte pad terugbrengt. In zoo ver kunnen wij dan ook met de overbrenging van dit Fransch product op het Hollandsch tooneel vrede hebben, vooral indien er eenige min kiesche uitdrukkingen, als: »ik heb te veel ten koste van gehuwde mannen geprofiteerd, dan dat ik niet vreezen zou, dat men thans te mijnen koste mogt profiteren", uit worden geweerd. Dergelijke uitdrukkingen toch wekken, ja, soms den lachlust op, doch bevorderen waarlijk den goeden smaak des publieks niet. — De uitvoering zelve was verdienstelijk, en komt dan ook lof toe aan de respectieve vertooners, zijnde de heeren Kapper (Célestin Fauvel), Burksen (Delaunay) en Potharst (Émile d'Avrigny) en de dames Moor-Vink (Mw. Delaunay), Chr. Stoetz (Henriette) en Flora Samethini (Lucie), voor de wijze, waarop zij zich naar hunne krachten van hunne taak kweten.

Overigens werden er met goed succes herhalingen opgevoerd van reeds vroeger door ons besproken stukken, als: *De klompen van de markiezin, Rataplan, de kleine trommelslager, Een bezoek te Bedlam, De vagebond, Christina van Rusland en Milna Peterhoff, De rijkdom der armen* en *De rivierbruid, of de geest der Clyde.* Wat dit laatste stukje betreft, veroorloven wij ons eenige kleine aanmerkingen, bij onze vroegere bespreking daarvan door ons vergeten, zonder daarom eenigzins te kort te willen doen aan den lof, waarmede wij die uitvoering besproken hebben. Zoo zagen wij de crinoline daar op Schotsch gebied en wel onder landlieden terug; nu gelooven wij waarlijk niet, dat dit onnatuurlijk product der mode — onze beminnelijke lezeressen mogen ons deze opwelling des harten vergeven — ook dáár het burgerregt zal hebben geüsurpeerd. Verder — men houde ons niet voor »taalvitters", maar de fout is wat al te kras — hoorden wij o. a. eenige reizen: »de geest *der* stroom", in plaats van: »*van den* stroom", terwijl, eindelijk, de letter *y* in »Clyde" niet als *i*, maar als *ij* dient te worden uitgesproken.

Salon des Variétés en **Grand Théâtre des Variétés.** BEIDEN IN DE AMSTELSTRAAT.

In beide salons werd in deze week hetzelfde stuk opgevoerd; het is daarom, dat wij ook te hunnen opzigte van den gewonen regel, om ieder afzonderlijk te behandelen, meenen te kunnen afwijken. Zoo er een drama is, dat aan den smaak van het algemeen publiek kan voldoen, dan is het voorzeker *De schipbreuk van La Pérouse,* naar het Fransch, van d'Ennery, de Jaillais en Thiéry, in 5 bedrijven, of 7, 9, of zoo veel tafereelen, als men er maar van verkiest te maken, en dat de eer had, 60 achtereenvolgende keeren, op het théâtre de la Porte St. Martin, te worden opgevoerd. Reeds de eerste opvoeringen in beide salons getuigden, dat ook het Amsterdamsch publiek er veel smaak in vindt, en dat de directeuren zich dus niet in dien smaak hadden bedrogen, toen zij meenden het stuk voor het Hollandsche tooneel te moeten monteren; immers een groot en gedistingeerd publiek woonde die voorstellingen bij, en wij twijfelen niet, of dit zal nog bij vele opvolgende opvoeringen het geval zijn, waartoe wij dan ook gerustelijk kunnen aanmoedigen. Het stuk is vol actie en afwisseling, terwijl het schoone decoratief niet weinig toebrengt, om den toeschouwer te voldoen. Wij zullen geene parallel trekken, tusschen de uit- en opvoeringen in beide salons. De hoofdpersonen in beiden vervulden hunne respectieve rollen, zeer verdienstelijk. Bij de heeren Boas & Judels muntten vooral uit de heeren van Olleffen (la Pérouse), Morin (George d'Aurry), Bruin (Cagliostro), Hermans (opperhoofd der wilden), Judels (kleermakersjongen), Heesbeen (Saverni), en de dames Sablairolles (Akahiva), en Roos (Blanche de Kerven), terwijl de overige vertooners zeer goed hunne respectieve rollen vervulden. Bij den heer van Lier waren het de heeren B. Lorjé (la Pérouse), Nuggelmans (George d'Aurry), B. van Lier (Cagliostro), Grader (opperhoofd der wilden), die ons vooral door zijn natuurlijk spel beviel, Faassen (kleermakersknecht) en H. Lorjé (Saverni) en de dames van Lier (Blanche de Kerven), en Domhof (Akahiva), die het publiek talrijke bijvalsbetuigingen ontlokten, terwijl ook daar de overigen hun uiterste best deden. — Ten slotte kunnen wij niet nalaten eenige woorden te wijden aan de jonge jufvrouw Roselaar, bij de heeren Boas & Judels, en aan den jongen heer Lion van Lier, die beiden in de respectieve Salons de rol van de kleine George vervulden, en wel beiden op zoodanige wijze, dat het ieders bewondering wekte, en niemand een luid bravo kon terug houden; zij gaan beiden zoo voort, en wij zijn verzekerd, dat, bij verdere goede opleiding, zij elkander nog eens in meer gevorderden leeftijd op het pad des roems zullen ontmoeten. — Wat het decoratief aangaat, het is bij beiden schoon, bij beiden echter verschillend; doch wij durven verzekeren, dat in welke van beide Salons men *de Schipbreuk van La Pérouse* gaat zien, men uit geen van beiden onvoldaan zal terugkeeren.

VEREENIGDE STATEN.
Slavernij.

Men heeft kortelings zeer belangrijke statistieken in het licht gegeven over het voortbrengings-vermogen van het Noorder en Zuider gedeelte der Vereenigde Staten. Op dit oogenblik, dat de denkwijze ten opzigte van het verrigten der werkzaamheden door vrije menschen of slaven verschilt, waar krachtige pogingen in het werk zijn gesteld om de slavernij af te schaffen, toen het Westen zich ter gunste eener onbepaalde vrijheid verklaarde, wordt aan deze statistieken een buitengewoon belang gehecht, omdat alleen zij den waren staat van Amerika, wat den handel betreft, aantoont, maar tevens de bron, waaruit, op een bevredigend tijdstip, inwendige bewegingen van een verontrustend aanzien konden voortvloeijen, gevoed misschien door onbuigzame tegenstanders der slavernij.

Alvorens de vorderingen der slavernij en de voortbrengsels van het werk der slaven te schetsen, vestigen wij de aandacht op de volgende tabellen, die een tijdvak beslaan van 1820 tot op dit tijdstip.

Voortbrengselen der slavernij in de Vereenigde Staten.

	Rijst, Tabak en Victualiën.	Suiker.	Katoen.
1820.	$ 10,125,111	$ 1,500,000	$ 26,309,000
1830.	» 11,140,955	» 3,000,000	» 34,408,883
1840.	» 12,428,553	» 5,200,000	» 74,640,307
1850.	» 12,454,120	» 14,796,150	» 101,834,616
1858.	» 22,855,343	» 22,455,241	» 172,150,109
1859.	» 15,101,100	» 32,100,000	» 207,911,100

In 1801 was het getal der slaven in de Vereenigde Staten slechts 893,141 en de opbrengst van ieder per jaar slechts $ 16—10. In 1830 verhief zich het getal tot 2,000,000, en de jaarlijksche opbrengst per hoofd op $ 22—63.

Deze vermeerdering, moet men toestemmen, was zeer onrustbarend, maar wij zien dat van dat oogenblik tot heden de cijfers toegenomen zijn tot een geheel van 4,200,000, met eene jaarlijksche opbrengst per hoofd van $ 62—67. Wij willen ons niet stellen als verdedigers der slavernij, onder welken vorm men ze ons voorstelt, maar wij kunnen redelijkerwijze vragen, of men gelooven zou, dat het Zuiden met genoegen de slavernij zou afschaffen, die noodwendig de bron der rijkdommen is dergenen, die ze handhaven?

Men moet zich wel herinneren, dat de rijst, de tabak, de scheepsbenoodigdheden, de suiker en de katoen niet de eenige voortbrengselen zijn, die de slavernij in overvloed verschaft. In 1850 bragten de Vereenigde Staten 592 millioen bushel koren op, waarvan 335 millioen door de staten, waar de slavernij gehandhaafd wordt.

Andere artikelen, zoo als kaas, aardappelen enz., worden door de slaven op groote schaal gebouwd. Ziehier eene vergelijking dezer voortbrengselen over 1840 en 1850.

1840.	Vrije arbeid.	Slaven.
Tarwe	43,693,172	30,130,100
Maïs	72,517,000	252,360,000
Aardappelen	89,118,000	19,180,000
1850.		
Tarwe	73,175,844	27,310,100
Maïs	257,000.000	335,000,000
Aardappelen. . . .	50,286,044	44,730,000

Wij zien door deze cijfers, dat door het gunstige van dit stelsel de voortbrengsels snel zijn toegenomen, en dat dit stelsel voor de planters eene mildvloeijende bron van voordeelen zal zijn.

Laat ons de toeneming van de uitvoeren van twee tijdvakken 1850 en 1858 nagaan. De staten van deze twee jaren zijn:

	Voortbrengselen van het Zuiden.	Voortbrengselen van het Noorden.
1850	$ 130,310,000	$ 47,690,000
1858	» 166,700,000	» 84,600,000
Vermeerdering	$ 36,390,000	$ 36,910,000

Het is eene zeer opmerkelijke vergelijking, wat de geldelijke waarde van de uitgevoerde artikelen betreft. Men moet wel opmerken, dat de artikelen, uitgevoerd door de havens van het Noorden der Unie, meestal bewerkte voorwerpen, terwijl die van het Zuiden meestal ruwe voortbrengselen zijn. Het is klaarblijkelijk, na de aangetoonde cijfers, dat het werk door slaven verkieslijk bevonden is, alhoewel tot dat werk een aanmerkelijk kapitaal behoort en, wat meer is, eene voortdurende waakzaamheid. De groote voordeelen echter, vergeleken bij degenen, die men door vrijen arbeid verkrijgt, kan men alleen door de vruchtbaarste gronden deelachtig worden. Op het tijdstip der omwenteling, bestond de slavernij in al de staten, met uitzondering van een enkele, en, naar onze denkwijze, schrijven wij de vernietiging van eenigen toe aan de onvruchtbaarheid van den bodem in het Noorden; men kan er een voorbeeld van vinden in de staten van Maryland en Nieuw-Engeland.

De eerste bezit een bodem, welke zeer rijk door aanspoeling is, terwijl de andere slechts weinige voor den landbouw gunstige deelen heeft.

Om het werk door slaven voordeelig te maken, moet men een rijken grond, eene warme luchtgesteldheid en een kostbaar toezigt hebben. Niets echter van dit alles vindt men in het Noorden. Maryland heeft in 1850 opgebragt 8,380,851 ponden tabak, zonder de andere oogsten, niettegenstaande de bevolking, op eene oppervlakte van 600 vierkante mijlen, slechts uit 21,549 zielen bestond, waarvan 10,039 vrijen en 11,510 slaven waren.

Het is goed nu op te merken, dat, wanneer er scherpzinnigheid en slimheid vereischt wordt, het werk der slaven zich niet kan staande houden tegen dat der vrije menschen, hetgeen men zeer goed kan begrijpen; de eersten zijn gedwongen, en kunnen niet kampen tegen datgene, wat het voortbrengsel van kracht en vrijen menschelijken wil is.

Men heeft, tot op dit oogenblik, dit stelsel als voordeelig kunnen beschouwen; maar de vraag, om het te onderzoeken is deze: Trekken de slaveneigenaars grooter voordeel van een stelsel, sedert langen tijd veroordeeld door de wijsgeeren, dan door het gebruik van een vrijen agent? Wij gelooven het niet.

Het zou zonder twijfel zeer moeijelijk zijn, de slavernij af te schaffen en die te verwisselen met eene onbepaalde vrijheid. Wat het geldelijke betreft, zou het verlies nog al aanmerkelijk zijn; want het is bekend, dat een slaaf, die goed landbouwer is, eene waarde van £ 200 heeft. Maar, na alles, hoe is de tegenwoordige toestand der slavenstaten? Zij kunnen niet op groote schaal invoeren, en bijna alle kleedingstukken, door de zwarten en blanken gedragen, zijn in het land zelve zeer lomp vervaardigd. De gereedschappen voor den landbouw zelfs zijn slecht.

De reeders der havens van het Zuiden moeten teleurstellingen ondervinden door de weinige belangrijkheid van den invoerhandel. Bij voorbeeld, in 1851 bedroeg de waarde van den uitvoer te Mobile $ 14,555,366, terwijl de invoer tot de som van $ 620,892 kwam. De verwisseling van den vrijen arbeid met de slavernij zou in het Zuiden eene weldaad voor onze marine, alsmede voor het fabriekwezen in Engeland zijn.

Er zijn, zoo als wij gezegd hebben, in de zuidelijke gedeelten van het uitgebreide Amerikaansche vasteland 4,200,000 slaven, die bijna allen voortbrengers zijn van ruwe stoffen, maar die niets van buitenslands bewerkte voortbrengselen gebruiken. Maak er vrije werklieden van! Dan zullen onze schepen, in plaats van in de havens van het Zuiden met ballast te gaan, beladen worden met nuttige en waarde hebbende artikelen.

Men heeft ook opgemerkt, dat de vrije arbeid niet dezelfde hoeveelheid van katoen, rijst enz. voortbrengt, als door de slaven verkregen wordt. Indien wij de mogelijkheid zagen, om de slavernij geheel af te schaffen, zouden wij integendeel er zeker van zijn, dat deze belangrijke verandering eene vermeerdering van voortbrengselen in plaats van vermindering ten gevolge zou hebben. Een slaaf brengt tegenwoordig zijn meester $ 62.67 op. Vergelijk deze opbrengst met wat elders een vrije arbeider oplevert, en gij zult een aanmerkelijk verschil vinden, ter gunste dezer laatsten, zonder vooraf noodig gehad te hebben een kapitaal van £200, zijnde de inkoopsprijs van iederen slaaf.

De afschaffing der slavernij, wij aarzelen geen oogenblik het te zeggen, zou eene menigte onaangenaamheden in de Vereenigde Staten doen verdwijnen, waarover men zich nu beklaagt. Wij nemen gaarne aan, dat het land door eene dappere, geduldige en ondernemende bevolking bewoond wordt; echter zijn de laatste handelsstaten alles behalve bevredigend, en steeds de aanmerkelijke beweging in katoen, tabak, rijst enz. beschuldigende. Een dezer staten zegt: De vraag om geld is niet levendig en de prijzen zijn zeer laag, maar het gemunte geld wordt op eene manier uitgevoerd, die de aandacht opwekt. Tot op dezen datum is eene som, gelijk aan $ 30,000,000, boven de opbrengst van geheel Californië verloren gegaan, en het volgende jaar zal ons aanwijzen, dat men in één jaar uitvoert eene som, gelijk aan twee jaren opbrengst van Californië. De ontvreemding van 50 millioen dollars per jaar aan den handel kan niet anders dan noodlottige uitkomsten voor den handel van het land zelve opleveren.

Wij willen niet zeggen, dat deze groote uitvoer van geldswaarde alleen door de slavernij is veroorzaakt; maar het is voor ons klaarblijkelijk, dat eene bedrijvige en vrije mededinging in den arbeid uitkomsten van het grootste belang zou opleveren.

De wereldhandel zou alsdan 4,000,000 verbruikers winnen.

De reeders zouden voor hunnen reizen heên en terug naar de havens in het Zuiden van Amerika vrachtprijzen hebben, en wij zouden zonder twijfel veel uitgestrekter handelsvooruitzigten hebben, door deze groote bondgenootschap, die zich uitstrekt en aangroeit tot aan de andere zijde van den Oceaan.

Spaansche Schuld.

In ons N°. 16 van Maandag 16 Januarij ll. hebben wij medegedeeld, dat aan keizer Napoleon en de andere mogendheden, die het congres zullen bijwonen, een adres gezonden is, door de heeren Mrs. Ph. A. Haas en W. Boonacker, advocaten te Amsterdam, namens belanghebbenden, waarin een beroep op het congres gedaan wordt, om zijnen invloed te doen gelden, ten opzigte der miskende regten van de houders der uitgestelde schuld van 1831.

Wij achten het minder noodig, dat adres in zijn geheel terug te geven, omdat daarin slechts gewezen wordt op den aard der schuld, en op de stappen, reeds zoo dikwijls door de houders, ondersteund door de Nederlandsche, Fransche en Belgische regeringen, bij de Spaansche regering gedaan, welke stappen echter steeds vruchteloos zijn gebleven. Eindelijk wordt daarin de wensch uitgedrukt, dat het congres, de plegtige bijeenkomst, met het edele doel bijeengeroepen, om overal in Europa het regt boven geweld te doen gelden, er in slagen mogt, de Spaansche regering tot meer loyale gedachten terug te brengen.

Evenwel vinden wij het doelmatig onzen lezers den inhoud mede te deelen van de bij dit adres gevoegde:

Memorie van Toelichting.

In de jaren 1820 tot 1823 heeft de constitutionele regering van Spanje onderscheidene leeningen te Parijs en Londen gesloten, tot vrij hooge prijzen, en eene waarde, die zelfs hooger was, dan die van eenig fonds van andere staten, wier soliditeit algemeen erkend is. Op datzelfde tijdstip heeft zij bovendien ook oude obligatiën, in Holland aangegaan, en obligatiën dezer leeningen geconverteerd.

Bij het algemeen bekende koninklijk besluit van Porte St. Marie, zijn die leeningen verklaard voor nul en van geene waarde.

Evenwel heeft de regering van H. K. M. in 1831 aan de houders van effecten van die leeningen, Cortesleeningen genoemd, aangeboden:

Voor de obligatiën 1/5 in 3 pCt. Werk. Schuld
en 4/5 in 3 pCt. Uitgest. Schuld en voor de achterstallige coupons, het geheel bedrag in die Uitgestelde Schuld.

Dit voorstel is door het comité van houders van Spaansche effecten te Londen verworpen, als »onregtvaardig, onwaardig en verfoeijelijk", maar het is door meer handelbare schuldeischers in Frankrijk, België en de Nederlanden aangenomen.

Op die wijze is eene som van $ 24,022,800 van die Uitgestelde Schuld uitgegeven, verdeeld in

	39,827	Fransche certificaten à	$ 400
	823	Engelsche »	» » 4000
en	600	» »	» » 8000

Deze Uitgestelde Schuld moest binnen 40 jaar, ieder jaar 1/40, in 3 pCt. Werkelijke Schuld, te Londen en te Parijs betaalbaar, zijn geconverteerd. In de jaren 1832, 1833 en 1834 heeft de conversie van 1/40 per jaar in Werkelijke schuld geregeld plaats gehad. Sedert dien tijd is zij vertraagd.

De wet van 16 Nov. 1834, welke moest dienen om de buitenlandsche schuld te regelen, stond aan de schuldeischers, die de conversie van 1831 hadden verworpen, veel voordeeliger voorwaarden toe, dan die in 1831 door hen waren geweigerd, terwijl zij verzuimde het lot van de schuldeischers te regelen, welke zich aan die conversie welwillend hadden onderworpen en obligatiën hadden aangenomen, onder den naam van Uitgestelde Schuld van 1831, eene schuld van den zuiversten oorsprong. Bij de wet van 1 Augustus 1851 werd voorgesteld, om de voornoemde obligatiën der Uitgestelde Schuld van 1831 in Amortisable Schuld der tweede klasse te converteren. Deze ongerijmde classificatie, die steeds een schandvlek zal zijn voor de wet van 1 Aug., is gemaakt, niettegenstaande het afkeurend advies van allen, die zich met deze quaestie hebben bezig gehouden, niettegenstaande de afkeurende rapporten der financiële commissie, in 1847 door de koningin ingesteld, niettegenstaande het verzoek der vertegenwoordigers van de buitenlandsche mogendheden, wier onderdanen bij dat gedeelte der schuld belang hebben, en niettegenstaande zelfs het oorspronkelijke ontwerp van den minister van financiën.

De houders, die hunne obligatiën in de laatste jaren niet hadden verkregen en aan wie deze met de gewone renten 200 pCt. en meer kostten, hebben dan ook tegen dat aanbod, dat niet met hunne regten overeenkomstig was, geprotesteerd. Zij hebben bovendien in verschillende hoofdsteden commissiën aangesteld, om hen bij iedere gelegenheid te vertegenwoordigen.

Uit die historische feiten volgt, dat de 3 pCt. Uitgestelde Schuld van 1831 *obligatiën en achterstallige coupons der constitutionele leeningen van de jaren* 1820—1823 *vertegenwoordigt en zelfs uitsluitend* vertegenwoordigt.

Ook is het blijkbaar dat de staat gehouden is, om, òf de voorwaarden der overeenkomst van 1831 strikt na te komen, òf de houders der Uitgestelde Schuld van 1831 geheel gelijk te stellen met de schuldeischers, die, na het verwerpen dezer voorwaarden, voordeel hebben genoten van de wet van 16 Nov. 1834.

In het eerste geval moeten de achterstallige 24/40 van de Uitgestelde Schuld worden geconverteerd in 3 pCt. Werkelijke Schuld, de interesten betaalbaar te Parijs en te Londen, te weten:

1/40 met genot van renten van 1 April 1833,
1/40 " " " " " 1 " 1836 en zoo vervolgens
tot 1/40 " " " " " 1 " 1856, terwijl de overige 15/40 in de volgende 15 jaren in Werkelijke Schuld moeten worden geconverteerd.

In het tweede geval, indien de regering, om de schuld te vereenvoudigen, de schuldeischers, die in 1831 hunne obligatiën hebben geconverteerd, volkomen gelijk wil stellen met de meerderheid, die aan de conversie van 1834 hebben deel genomen, dan zou men tot grondslag moeten nemen het zeer nauwkeurige tableau, dat gevoegd is bij eene der memoriën van de gedelegeerden en buitenlandsche comités en ook onder *los documentos al arreglo de la Deuda Publica* is opgenomen, een tableau, dat alleen moet gewijzigd worden, naar den sedert de aanbieding aan de regering verloopen tijd.

Er volgt hieruit, dat om een juist evenwigt te herstellen tusschen de houders der Cortesleeningen, die hunne obligatiën in 1831 hebben geconverteerd, en hen, die dat slechts ten gevolge der wet van 1844 hebben gedaan, een kapitaal van $ 100 der Uitgestelde Schuld van 1831 moet beschouwd worden, als vertegenwoordigende op 1 Julij 1856:

$ 124 der 3 pCt. Uitgestelde schuld van 1851,
" 25½ " Amortisable Schuld 2de klasse,
" 12½ " geconsolideerde 3 pCt.,
en " 18¾ in gereed geld.

Totaal $ 180¾ behoudens de schadeloosstelling, welke zou kunnen worden toegestaan voor de 50 pCt. der achterstallige coupons, geschrapt bij de wet van 1 Aug.

In één woord, indien de regering niet door eene loyale handeling de houders van obligatiën der Uitgestelde Schuld van 1831, de eenige schuld, die nog te regelen overblijft, in hunne primitieve regten wil herstellen, dat wil zeggen hun 5 pCt. rente van het kapitaal betalen en het achterstallige sedert 1831 liquideren; indien de tijdsomstandigheden haar deze edele schadeloosstelling niet toestaan, eene schadeloosstelling, die op alle beurzen van Europa een goed resultaat zou hebben, dan is zij ten minste gehouden, om òf te voldoen aan de voorwaarden der overeenkomst van 1831, in der tijd vrijwillig door de regering voorgesteld, òf de houders der obligatiën Uitgestelde Schuld op dezelfde wijze te behandelen, alsof hunne oorspronkelijke obligatiën waren begrepen in de financiële regeling van 1834. Nimmer is de juistheid dezer gevolgtrekking betwist kunnen worden.

Scheepvaart.

DE WEERTEEKENEN.

Een brief uit Ostende bevat opmerkingen, waaruit, naar onze meening, de zeevarenden nut kunnen trekken. De schrijver beweert hoegenaamd geen letterkundige te zijn, doch hij is iemand van ondervinding en heeft slechts ééne begeerte, die van nuttig te zijn door goeden raad te geven. Door de laatste zeerampen is hij aangespoord een belangrijk werk te voltooijen, waarvoor velen hem dank zullen weten. De barometer, zegt hij, is, zoo als dit met de veiligheidslamp en zoo vele andere uitvindingen het geval is, slechts onregelmatig in gebruik en dikwijls in 't geheel niet.

Echter weet bijna een ieder, dat er een instrument bestaat, hetwelk met juistheid de weersverandering aanwijst.

Bij dit instrument zijn dunne buizen van wit glas aangebragt, waarin het kwik zijne uitwerking doet. Naarmate dit rijst of daalt, kan eene weersverandering als zeker beschouwd worden.

Niettegenstaande de bij allen vaststaande overtuiging, is de barometer veel te weinig in gebruik en worden zijne veranderingen en voorspellingen niet genoeg waargenomen, zelfs niet bij onze zeelieden.

Waarom? Omdat dit zoo nuttig en noodzakelijk instrument niet wel aangewend wordt en men gewoon is het als een meubelstuk te beschouwen.

De barometer kan echter zeer nuttig zijn, wanneer men hem niet verwaarloost. Hij kan, meer dan men wel denkt, vooruit waarschuwen indien men hem met zorg beschouwt, en er oplettend alle graduele veranderingen van gadeslaat. Eenige voorschriften in acht nemende, zijn zijne aankondigingen bijna onfeilbaar. Deze voorschriften zullen wij hieronder mededeelen.

In onze zeestreken, op onze kusten en eindelijk ook in onze breedten, is het opmerkelijk, dat het slechte weder nimmer plaats vindt, zonder voorgaande teekenen.

De laatste stormen waren op zulk eene duidelijke wijze aangekondigd, alsof de aankondiging er van acht dagen te voren aan alle hoeken der straten was aangeplakt.

Hetgeen meer zegt, de aanstaande windstreek en de waarschijnlijke duur van den storm kunnen tot op een zeker punt worden bepaald. Om tot dit resultaat te komen, is het noodzakelijk verscheidene teekenen te raadplegen, den thermometer zoowel als den barometer na te gaan, alsmede de luchtsgesteldheid en het weder van den vorigen dag.

Het is uiterst belangrijk, op te merken, dat de oude spreekwoorden en de korte grondstellingen onzer voorouders, gegrond op den schijn van het weder en de luchtsgesteldheid, thans zijn aangenomen en als waar erkend door de nieuwere wetenschap. Overigens kan de geheele philosophie dezer ouden die luchtverschijnselen niet uitleggen op eene voldoende wijze; echter, ik herhaal het, hunne grondstellingen zijn voor waarheid erkend.

Dat men het wel opmerke, de ondervinding, door bestendige beoefening en eene stipte oplettendheid verkregen, zal bewijzen, dat de verschillende tinten der lucht zeer zekere gidsen zijn. Wanneer bij het ondergaan der zon de lucht eene roodkleurige tint heeft, is het een voorteeken van mooi weder, en, is zij bij het opgaan rood, is het een teeken van slecht weder. Doch er zijn ook andere tinten, die even duidelijk en zeker zijn. Des avonds is een helderen hemel, in eene geelachtige kleur overgaande, een kenteeken van wind; lichtgeel van regen; vaalgrijs een gunstig voorteeken in den avond, en ongunstig in den morgen.

De wolken spreken als ware het van zelve. Indien hare vormen vaporeus en zacht zijn, voorspellen zij mooi weder, en zijn hare omtrekken hard en scherp geteekend, het is het tegenovergestelde geval. Over 't algemeen, als zij donker en sterk gekleurd zijn, is het een voorteeken van regen of wind, en, zijn de tinten licht en helder, dan beloven zij mooi weder.

Voegt men bij deze voorspellingsteekenen de inlichtingen, die de thermometer en barometer geven, dan zal men beter in staat zijn om maatregelen te nemen voor de rigting van den cours, alsmede in geval van het binnenloopen in andere havens — eene hoofdzaak en waarvoor ik dit stuk behandel. Indien men daar meer acht op sloeg, zouden de zeelieden minder door de storm verrast worden.

Van dit punt uitgaande, dat ik niet genoeg kan aanbevelen, en door de grondbeginselen er van in toepassing te brengen, wordt niet alleen de storm voorspeld, maar zelfs de streek, waaruit de wind zal komen, wordt vooruit aangewezen.

En inderdaad, onze personele waarnemingen veroorloven ons, op te merken, dat, tijdens de stormen van 25/26 en 29/30 October ll., de barometer den 25sten sterk daalde en den 31sten plotseling weder gestegen was. Het besluit, uit deze opmerkingen afgeleid, is, dat de eerste storm zeer hevig zou zijn en uit de rigting van het Zuiden of van de zeezijde zou komen, en de tweede uit het Noorden of van de Noordpool.

Dit vond dan ook werkelijk plaats.

Vervolgens kan men uit deze aanwijzingen van slecht weder besluiten, dat, indien zij trapsgewijze en langen tijd vóór den storm zijn gegeven, deze van langen duur zal zijn, en dat, wanneer in het tegenovergesteld geval de voorspellende teekenen plotseling verschijnen, hij niet zal aanhouden.

Het resultaat van al deze waarnemingen (barometer, thermometer en luchtsgesteldheid), indien zij met zorg zijn geschied, zal eene te naastenbij volledige voorspelling van het weder zijn; doch om er toe te geraken, is het noodzakelijk zoo veel mogelijk de teekenen met elkander in verband te brengen, ze te vereenigen en de waarschijnlijke helft wegnemen van het kwade, dat een teeken voorspelt, om eveneens van een ander kenteeken het goede af te trekken, dat zij tevens zou kunnen voorzeggen; eindelijk alle mogelijke teekenen te verbinden en er een middenweg van te vormen, om te geraken tot een waarschijnlijk en zeer dikwijls waar rigtsnoer, en te gelijker tijd met de wetenschappelijke instrumenten, de luchtsgesteldheid, die van de zee en het verleden en tegenwoordig weder te raadplegen. Men moet tevens en vooral van de breedten op de hoogte zijn. In die van het Zuiden, is de zuiderwind aan dezelfde regelen onderhevig, als de noordewind in die van het Noorden; de ooster- en westerwinden blijven hetzelfde in beiden halfronden.

. . . .

Hieruit volgt, dat de barometer, deze magtige en kostbare helper voor de sterre- en weêrkundige waarnemingen, zeer zeker verdiende meer geschat te worden, zijn gebruik meer verspreid en zijne eigenschappen meer algemeen uitgelegd en begrepen.

Dit voor de zeelieden zoo nuttig instrument moest meer onder hun bereik komen en goede barometers aan boord der schepen aanwezig zijn en aan alle loodskantoren, zeestations enz. ter proefneming, vergelijking en waarneming.

Insgelijks strookt het met 't belang van alle reeders, het menschelijk doel van deze voorstellen in overweging te nemen. Indien de zee menschen verzwelgt, verslindt zij insgelijks enorme kapitalen.

Men zou kunnen in 't midden brengen, dat te Antwerpen een observatorium of liever een dépôt van instrumenten bestaat, die dienen tot het regelen, vergelijken en in verband brengen der instrumenten, die de zeekapiteins aan boord van hunne schepen konden hebben. Het nut van deze inrigting onder leiding van een bekwaam deskundige is onbetwistbaar. Doch men moet wel in aanmerking nemen, dat een scheepsbevelhebber, die ten vertrek gereed ligt te Ostende, Vlissingen, Gend, Brugge, Terneuzen, Nieuwpoort of welke andere haven of reede het ook zij buiten Antwerpen, in de volstrekte onmogelijkheid is zijne instrumenten te vergelijken met die van het observatorium te Antwerpen.

Om in alle havens wetenschappelijke en zeevaartkundige instrumenten, zoo als die zich in het etablissement van Antwerpen bevinden, te deponeren, zou voor het gouvernement eene kostbare zaak zijn, bijaldien daarvoor veel employés moesten onderhouden worden. Doch ons verzoek is zeer nederig; wij vragen slechts den barometer, en verzoeken tevens de scheepskapiteins er ten spoedigste een aan boord te nemen.

Men kent het nut of het onnut van eene zaak niet, dan wanneer deze zaak gevestigd is; en daar het niet aan ons ligt de gelijkvormigheid van den meridiaan daar te stellen — een ander, zeer nuttig en noodzakelijk iets — daar wij van het gouvernement niet kunnen verkrijgen, dat het door zijne zeeofficieren goede kust- en peilingskaarten doen vervaardigen, dat het ons ten minste goede thermometers verschaffe.

ZEE-ASSURANTIE.

Premie. Avarij.

De *New-York Shipping and Commercial List* bevat den volgenden brief:

„Ik wensch de aandacht te vestigen op sommige der oorzaken, die de verhooging der premiën bij zee-assurantie van 1½ pCt. in 1844 tot 8 à 9 pCt. in den tegenwoordigen tijd hebben te weeg gebragt. De voornaamste oorzaak daarvan moet worden toegeschreven aan de *dispacheurs*, die in hunne avarij-rekeningen eene menigte gefabriceerde onkosten hebben opgenomen, welke de handelaren niet eens zouden durven eischen, bijaldien zij daartoe niet werden genoopt door de makelaars, die de rekeningen opmaken. Ik bedoel de menigte commissieloonen, die, buiten en behalve andere, eveneens aan het verlies vreemde onkosten, zijn betaald geworden. Deze commissie-loonen komen in de avarij-rekeningen onder verschillende hoofden voor, en bedragen dikwijls meer dan het wezenlijk verlies.

„Er bestaat eene commissie, om de fondsen tot het doen der reparatiën voor te schieten; eene andere om de rekeningen te betalen; nog eene andere, om het verlies der assuradeurs terug te krijgen; eene vierde, om de lading te lossen en weder te embarqueren, buiten en behalve de wezenlijke onkosten dezer operatie. Ik heb zelfs gezien een commissieloon van 1 pCt. als borg voor de lading, d. i. over eene waarde van 200,000 dollars moeten de assuradeurs 2000 dollars betalen, opdat de eigenaars zich verpligten, de lading terug te nemen. Ten einde deze feiten beter te doen begrijpen, laat ik hier volgen een uittreksel van eene verlies-rekening, veroorzaakt door een te New-York wegens reparatie binnengeloopen vaartuig. De volgende onkosten werden door den dispacheur gefabriceerd, ofschoon hij overtuigd was, dat zij nooit door den kapitein of den reeder waren betaald geworden.

2½ pCt. comm. op een voorschot van $ 8000 .	$	200
2½ " " voor lossen en weder lad. $ 200,000.	"	5000
2½ " " " voorschot en bet. der rekeningen.	"	360
2½ " " " terugerlanging.	"	300
Taxatie van het schip $ 20; der lading $ 50	"	70
Totaal	$	5930

„De reeder gaf over deze zonder het minste regt veroorzaakte kosten aan den makelaar-dispacheur zijne bedenkingen te kennen, aangezien hij die kosten niet had betaald. Deze deed hem hierop begrijpen, dat het *gebruikelijke* onkosten waren, welke de assuradeurs wel gewoon waren te betalen. De commissie voor lossing en herladen, zeide hij, was eerst kortelings ingevoerd. Sommige maatschappijen mogen er in den aanvang iets tegen hebben, maar bij slot van rekening moeten zij ze toch betalen.

„Het resultaat hiervan was, dat de bevrachter ongeveer 4000 dollars meer ontving, dan de reeder in werkelijkheid te New-York had uitgegeven. Dit nu is geen op zich zelf staand geval; acht à tien dergelijke feiten zijn mij ter kennis gekomen en hebben nog zeer dikwijls plaats.

„Is het derhalve te verwonderen, dat de assurantie-premiën verhoogd worden? Men zegt wel, dat de assuradeurs aan zulke afpersingen niet moeten toegeven, en sommigen handelen dan ook in dien geest, maar de concurrentie is zoo groot, dat men liever betaalt, ten einde toch maar den naam van vrijgevig in zaken van avarij-regeling te erlangen. Anderen zeggen, dat het beter is te betalen en de premie te verhoogen, ten einde het verschil goed te maken.

„Hierdoor lijden alleen de eerlijke kooplieden; het is derhalve hunne taak het geneesmiddel voor het kwaad te zoeken. Laat hen tot hun makelaar zeggen: „Neen, ik wil geene vergoeding van kosten, die ik niet betaald heb".

„Een ander ernstig misbruik, waardoor de vorderingen worden verhoogd, is gelegen in de gewoonten van onbevoegde kapiteins, om hunne zaken, betrekkelijk de reparatiën aan hunne vaartuigen, door allerlei soort van tusschenpersonen te laten bezorgen.

„De twee volgende gevallen zullen het verschil aantoonen, dat uit deze wijze van handelen ontstaat. Het schip *Northland*, van 930 ton, beliep een storm op zijne reis van New-York naar Valparaiso. Het brak zijn mast, verloor zijne ra's en kreeg een lek, waardoor het een voet water per uur binnenkreeg. Men wierp een deel der lading overboord en het vaartuig liep de haven van Rio binnen, om te repareren. Dit had plaats in Dec. 1856. De kapitein loste zijne lading, nam een nieuwen mast, kalefaterde en repareerde zijn schip volkomen, nam zijne lading weder in en zond zijne rekeningen aan de reeders. Deze stelden haar in handen van hun dispacheur, die de avarij-rekening opmaakte. De avarij-gros bedroeg 1000 dollars, de particuliere avarij 1500 doll.; de eene noch de andere had een zoodanig maximum bereikt, dat, naar de bepalingen van de assurantie-polis, schadeloosstelling kon worden gevorderd. Intusschen werd eene kosten-opgave aan den voet der avarij-rekening geplaatst, en de assuradeurs maakten niet de minste moeijelijkheid te betalen, ofschoon zij er regtens niet toe gehouden waren.

„Het andere geval is dat van het schip *Theresia*, metende 900 ton, dat op zijne reis van New-York naar San Francisco, twee maanden na zijn vertrek, bijna dezelfde ongelukken ter zee beliep; ook hier werd de lading gelost en het schip gerepareerd, onder het beheer van een agent te Rio-Janeiro, waar het vaartuig had moeten binnenloopen. De rekeningen beliepen echter ditmaal 20,000 dollars, waarvoor de kapitein genoodzaakt was, eene bodemarij tegen hooge premie aan te gaan.

Is het noodig hierbij nog andere commentariën te maken?

Gelijke gevallen hebben zich op Havanna voorgedaan.

„Is het nu niet dringend noodzakelijk, dat er eene hervorming van die misbruiken plaats hebbe? Zoo de assuradeurs het geneesmiddel moeten toepassen, dat zij daarmede dan niet dralen. Zoo de eerlijke handel er door lijdt, hetgeen trouwens aan geen twijfel onderhevig is, dat hij dan aan zoodanigen staat van zaken een einde make. Wanneer alleen schadeloosstelling kan worden gevorderd voor de verliezen, waartegen werkelijk is geassureerd, dan zullen de assurantie-premiën ook noodwendig spoedig moeten verminderen".

In beginsel zijn wij de meening, die in het voorgaande artikel is geuit, geheel toegedaan (zegt het Belgische blad *l'Union Commerciale*), doch in eenige bijzonderheden verschillen wij misschien.

Zoo zouden wij gaarne eene commissie gevoegd zien bij den agent, dien de kapitein dikwijls genoodzaakt is in eene vreemde haven te gebruiken, waar hij de usantiën en de in acht te nemen formaliteiten niet kent, waar hij steeds in de noodzakelijkheid is zich geld aan te schaffen. De bij ons (Antwerpen) gebruikelijke polis stelt overigens de betaling van alle avarij-gros vast, hoe gering ook, en men keurt in beginsel de in eene vreemde haven gemaakte schadeberekeningen goed.

Het is wezenlijk ergerlijk te zien, hoe men in sommige havens de noodzakelijke onkosten door allerlei valsche kosten, commissieloonen enz. vermeerdert, die niet anders zijn dan eene bevoorregte en door plaatselijke gewoonten erkende rooverij. Een voorbeeld daarvan vinden wij in de schadeberekening van de *Marianne*, kapt. Rathje, op zijne reis van Antwerpen naar Buenos-Ayres. Zij luidt aldus:

SCHIP MARIANNE, KAPITEIN RATHJE, VAN ANTWERPEN NAAR MONTEVIDEO.

Regeling der avarij opgemaakt door Manuel J. Langenheim, dispacheur te Buenos-Ayres, op den 31sten Aug. 1859 en goedgekeurd door de kamer van koophandel.

Ten gevolge van eene aanzeiling, leed het schip zoo groote avarij, dat het te Ramsgate is moeten binnenloopen, waarheên het met behulp van visschersbooten werd gesleept.

Het totaal der onkosten te Ramsgate, waaronder begrepen de schadeloosstelling, voor de hulp betaald, beloopt.		£	538.02.0
waarvan als avarij-gros wordt toegelaten		"	313.13.1
De resterende £ 224.8.11 zijn gebragt op het casco tot $ 66½ per £ 10, of		$	1509.29
Zegels en kosten	$ 90.—		
Vertaling der stukken	" 5000.—		
	$ 5090.—		
à $ 366 per		"	222.90
van den consignataris van het schip een commissieloon van 2½ pCt. op de waarde van $ 64,606.75.		"	1615.10
voor salaris voor de opmaking der schadeberekening 1½ pCt. van $ 64,606.75		"	969.10
Expeditie, papier, zegels enz		"	125.25
of 6⅞ pCt. op $ 64,606.75		$	4441.71

De wezenlijke avarij gros of de geleden verliezen, de som, die betaalt is voor hulp en commissie te Ramsgate beloopen $ 1509,22 of op dragende waarde van $ 64606 beloopen. . . . 2.33 pCt.

En de kosten om tot de reparatie te geraken van de schadeberekening te zamen beloopende $ 2932.44 over eene waarde van $ 64606, beloopen . . . . 4.54 pCt.

Totaal 6⅞ pCt

Hieruit volgt, dat de kosten, op zeer weinig na het dubbele bedragen van het montant der wezenlijke avarij gras.

Om $ 1509 der wezenlijke kosten te incasseren betalen de assuradeurs aan de consignatarissen van het schip $ 1615 17.

Het Belgische schip *Clara*, kapt. Ocket, van Antwerpen naar Vere Cruz moest, ten gevolge van eenige avarij aan zijne masten, te Galveston binnenloopen.

De betaalde schade beliep	$	3,828.19
Regten	"	229.69
Interest	"	9.02
Gage der equipage	"	204.96
	$	4,271.86

Zie hier de kosten der schadeberekening:

Te Vera-Cruz, volgens rekening van de heeren R. C. Ritter, aan wien de regeling en liquidatie der averij gros was opgedragen

Salaris voor den expert om het schip te taxeren . .	$	348.40
Vertaling der stukken	"	250.—
Kosten aan de regtbank van koophandel 1 pCt. van $ 70,244	"	702.44
Zegels, acten	"	25.25
Legabiratie der acten	"	1.—
Salaris der twee arbiters belast met de revisie dezer liquidatie 1 pCt.	"	702.44
5 pCt. commissie over het geheele bedrag der getaxeerde waarde van $ 70,244.08	"	3512.20
Verklaringen	"	250.—
Courtage der makelaars	"	518.67
	$	6310.40

Men heeft de lading getaxeerd op waarde de inkomende regten er onder begrepen ten einde de commissie zoo hoog mogelijk te kunnen berekenen.

Waar zulke misbruiken bestaan wordt het eene onmogelijkheid de schadeberekeningen in het buitenland goed te keuren.

Stettijns Scheepvaart in 1859.

A. ZEESCHEPEN.

	Schepen.	Lasten.
Alhier overwinterden in 1858—59. .	164	19,645
Aangekomen in 1859	1,830	154,062
	1,994	173,703
Vertrokken in 1859.	1,843	155,142
Overwinteren in 1859—60. . . .	151	18,561
	1,994	173,703

		Schepen.	Lasten.		Schepen.	Lasten.
In 1858	arriveerden	1849	1,741,196	en vertrokken	1901	182,996
" 1857	"	2063	207,087	" "	2041	204,103
" 1856	"	2077	169,087	" "	2049	163,407
" 1855	"	1439	124,208	" "	1399	121,786
" 1854	"	1500	125,896	" "	1529	125,531

B. BINNENVAARDERS (Kust- en Rivier-).

	Schepen.	Lasten.
Alhier overwinterden in 1858—59. . .	75	1,092
Aangekomen in 1859.	2779	34,282
	2854	35,374
Vertrokken in 1859	2803	34,485
Overwinteren in 1859—60.	51	889
	2854	35,374

In 1858	arriv. 3082 sch.,	38444 l.	en vertrokk.	3024 sch.	37834 l.
" 1857	" 2723 "	38178 " "	"	2734 "	38346 "
" 1856	" 2860 "	39698 " "	"	2898 "	40288 "
" 1855	" 3078 "	41514 " "	"	3032 "	40933 "
" 1854	" 3581 "	45058 " "	"	3608 "	45251 "

C. KUSTVAARDERS.

	Schepen.	Lasten.
Alhier overwinterden in 1858—59. . .	176	4,312
Aangekomen in 1859.	7635	183,299
	7811	187,611
Vertrokken in 1859.	7591	181,231
Overwintering in 1859—60.	220	6,380
	7811	187,611

In 1858	arriv. 7582 sch.	203,056 last	en vertr.	7642 sch.	206,991 l.
" 1857	" 8377 "	233,712 "	" "	8376 "	233,687 "
" 1856	" 6541 "	180,891 "	" "	6579 "	181,104 "
" 1855	" 5939 "	172,133 "	" "	5853 "	169,623 "
" 1854	" 6199 "	169,341 "	" "	6111 "	166,921 "

Specificatie van alle aangekomen vaartuigen:

	1857. Sch.	1857. Last.	1858. Sch.	1858. Last.	1859. Sch.	1859. Last.	1859 tegen 1857. Sch.	1859 tegen 1857. Last.
Zeilschep.	1689	152408	1321	100043	1408	97946	+ 87 / —	— / 2097
Stoomb.	231	43676			217	40117		
Post dito	170	41585	675	115494	115	37855	—138	21523
Kust dito	143	11003			205	15999		
Rivier dito	851	31217	888	35666	1047	38906	+158	3240
Kust- en binnenvaarders.	3185	48722	3766	55896	3424	46888	—342	9008
Kustvaard.	8377	233712	7532	203056	7635	183299	103 / —	— / 19757
	14645	565323	14182	510155	14051	461610	—131	49145

	Schep.	Last.
In 1856 bestond het tot. verkeer van inkom. schepen uit	11478	389676
" 1855 " " " " " " " "	10456	337885
" 1854 " " " " " " " "	11277	340295
" 1853 " " " " " " " "	11268	312679

Onder de in 1859 binnengekomen zeilschepen, stoombooten, poststoombooten en kuststoombooten bevonden zich: 1061 Pruiss., 277 Engelsche, 99 Hollandsche, 87 Zweedsche, 51 Hannoversche, 206 Deensche, 16 Oldenburgsche, 65 Noordsche, 21 Mecklenburgsche, 34 Russische, 5 Fransche, 13 Hamburgsche, 6 Lubecker en 2 Bremer.

(Uit de vergelijking met vroegere jaren blijkt, dat de tonnenlast sedert 1 Julij 1858 met circa 7 pCt. is vermeerderd.)

St. PETERSBURG.

Overzigt van het jaar 1859.

Van **Talk** werden in dit jaar 24,013 v. minder dan in het vorige verzonden, waartegen de overgeblevene voorraad 24,393 v. grooter is, waarvan 23,266 vaten in handen der groote spekulanten en de overige 1027 v., meest geringe en afgekeurde soorten, in de eerste hand gebleven zijn. Hier ter plaatse werden 8693 vaten verbruikt. De handel is dit jaar slechts van de luimen der speculanten afhankelijk geweest, die de prijzen hebben weten op te drijven, en daarop tot het einde der scheepvaart te houden, als wanneer men voor prima gele Kaarsentalk nog zrb. 55½ à 60 naar qualiteit heeft moeten besteden. Tot op dit oogenblik is die speculatie nog niet ten einde, doordien niet alleen de hier liggende 23,266 vaten nog niet geregeld zijn, maar buitendien 34,000 v. te Londen voor die speculatie opgeslagen, aldaar nog moeten gerealiseerd worden, en aangezien de groote Talkvoorraad te Londen van 50/m. tegen 37/m. v. in het vorige jaar, zijn de vooruitzigten voor de laatstgemelde operatie, alles behalve gunstig, waarbij nog komt, dat in den laatsten tijd aldaar 1200 v. Talk van Zuid-Amerika en Australie aangebragt zijn en bijaldien de toevoer van die streken mogt voortduren, is het niet te verwachten, dat zich de prijzen zullen kunnen staande houden, en dat het den speculanten zal gelukken, hunnen voorraad te Londen en hier met voordeel te realiseren, hetgeen echter wel aanleiding kon geven, van hun voornemen, de speculatie ook in het aanstaande jaar te vervolgen, af te zien. Tot nog toe moeten zij aan de gedane inkoopen op levering nog weinig deel hebben genomen, en de koopers der per Augustus gecontracteerde ca. 15.000 vaten kaarsen-talk zijn hoofdzakelijk onze eerste talkhandelaars, die zich hier hebben voorzien, omdat zij voordeeliger konden teregtkomen, dan in het binnenland, waar door gebrek aan voeder wel is waar meer vee dan in het verledene jaar geslagt werd, maar uithoofde der magerte de opbrengst aan talk niet rijkelijk was, waardoor dan ook de aanstaande toevoer naauwelijks op 115/m. vn. begroot wordt. In de Ukraine voorspelt men ca. 5,000 v. mindere, daarentegen in Siberie en andere omstreken 6,000 v. ruimere opbrengst dan in het vorige jaar. Uit Samara en Morscha ontbreken nog nadere opgaven daaromtrent. Kooplust tot de tegenwoordige contractprijzen is nog niet voor Engeland te bespeuren, evenmin voor Duitschland (waar het regt voor Talk in het Tolverbond met 1 daalder per bruto centenaar verminderd is) en — als boven vermeld — evenmin bij onze groote speculanten; desniettegenstaande blijven verkoopers vast in hunne vorderingen van z. r. 50 met z. r. 3 handgeld van prima gele Kaarsen-Talk, en z. r. 46 contant en z. r. 49 met z. r. 3 voor Siberische op levering in Augustus. Voor eerstgemelde soort wordt Z. R°. 49½ met Z. R. 3, voor prima Ukrainsche per Junij z. r. 51 met z. r. 3 vergeefs geboden, en z. r. 52 met z. r. 3 geëischt. Van witte Kaarsen-Talk en Zeep-Talk zijn nog geene contractprijzen bekend.

Traan, waarvan de uitvoer in dit jaar 780 vaten meer beliep dan in het voorgaande en waarvan tevens veel naar het binnenland verzonden werd, is opgeruimd. De prijzen voor verzending waren voor Robbentraan z. r. 3.70, voor Vischtraan z. r. 2.70 per pud. Nieuwe toevoer is voor Augustus aanst. niet te verwachten en hoe groot die zal zijn, laat zich nog niet met eenige zekerheid opgeven, doordien details over de Robbe- en Vischvangst alsnog ontbreken. De noteringen in het binnenland zijn hoog en ter verzending daarheen besteedde men laatstelijk voor ongekeurde z. r. 4.50. Vooruitzigten van lagere prijzen in het aanstaand saizoen zijn er voorloopig niet.

Potasch. De uitvoer in dit tegenover het vorige was 3,476 v. minder en de overige voorraad is mede kleiner, beloopende slechts p. m. 1000 v., waaronder naauwelijks 200 v. prima soort. Te Tichwin zijn slechts p. m. 750 v. ingevroren, zoodat wij in het voorjaar aan het buitenland niet veel zullen kunnen aanbieden, ten ware, er tegen Mei aanvoeren per spoorweg mogten plaats hebben. Daaraan is het dan ook toe te schrijven, dat men ferm op z. r. 26 met z. r. 3 handgeld per Mei houdt; of het evenwel zal gelukken, dien prijs staande te houden, zal de tijd leeren en zal afhangen èn van den eventuelen toevoer, èn van de meerdere of mindere behoefte voor het buitenland. Omtrent den in Julij te wachten aanvoer is tot dusverre nog niets bekend, willende men slechts weten, dat de opbrengst der grondstoffen voor het fabriekaat, ten gevolge der droogte gedurende den zomer, niet overvloedig geweest is, waardoor op de binnenlandsche markten Potasch duur is en de verkoopers vast op z. r. 25 met z. r. 3 handgeld per Julij blijven houden. Voor het buitenland zijn er tot nog toe geene orders ontvangen. De laatstelijk ter verzending bewilligde prijzen waren voor prima Kazansche Houtasch z. r. 25¾; Strooasch z. r. 23.

Koper. De uitvoer van dit jaar van 75,900 pud (waarvan een groot gedeelte in kopermunten) overtreft die van het vorige met 44,769 pud, en ging daarvan naar Frankrijk 32,707 pud, Lubeck 18,277 pud, Stettijn 17,391 pud, Engeland 6.000 pud, Holland 1,525 pud. De voorraad is juist niet groot. De vraagprijzen in loco zijn als volgt:

Paschkows Vogelmerk Z. R. 13¼, A. W. Z. R. 13, Lavals Z. R. 13, Sucksunsky (waarvan 3,000 pud voorhanden zijn) Z. R. 12½, N. N. Demidows Z. R. 12¼. De toevoeren in het aanstaand jaar worden opgegeven:

20,000 pud Pashkows Vogelm. waarvan z. r. 13 met Z. R. 2 handg.
10,000 " " F. W. " " 13 " " 1 à 2 "
10,000 " " A. W. " " 13 " " 1 " 2 "
per Augustus, September gevraagd wordt. Voorts:

10,000 pud Lavals, die reeds tot geheimen prijs moeten verkocht zijn. 50,000 pud N. N. Demidows, die mede afgedaan, en 30,000 pud. Altai Kroonskoper, die op levering te Nischney tot z. r. 11½ verkocht zijn. Hoeveel van Sucksunsky en Knauffs koper zal aangebragt worden, *is nog niet bekend; men vraagt daarvoor op levering alhier z. r. 12½* en op levering te Nischney z. r. 12¼ met z. r. 2 handgeld, maar er is welligt à ¼ z. r. lager te koop.

Huiden. Ruwe. De uitvoer daarvan bedroeg in dit jaar 50304 stuks tegen 41600 st. in 1858, en wel van Kalfvellen 37300 tegen 13200. Onverkocht in loco bleven van Ossen- en Koehuiden slechts eenige duizenden, van Kalfvellen p. m. 15000 stuks. De laatstbestede prijzen waren voor 30/40 ℔ Ossenhuiden 26 z. cop., voor 10/11 ℔ Koehuiden 28 z. cop., 12/13 ℔ 27 z. cop., 16/20 ℔ 25 z. cop., 22/25 ℔ 24 z. cop., Hooivreters 4/5 ℔ 28 z. cop., voor 18/20 ℔ Paardenhuiden 17 z. cop. per ℔ voor Kalfsvellen van 2 ℔ 75 z. cop., van 1½ ℔ 45 z. cop. per stuk. Op levering is het met Huiden nog stil en zijn voorloopig nog geene prijzen te noteren, echter lagere niet te verwachten.

Juchten. Verzonden werden dit jaar 16,633 pud. en in loco overgebleven zijn ca. 500 pud 4, 5 à 6 vellige A. en J. Mesdrikow, waarvoor men z. r. 19 vraagt. Op levering in 1860 van Julij tot September incluis werden ca. 1800 pud J. Sawinsche 20/30 puds Malja Juchten tot z. r. 24 24 met z. r. voorschot voor Amerika genomen.

Hennep. De uitvoer daarvan ging in dit jaar die van het vorige met 383,812 pud te boven, in alle 3 soorten zijn overgebleven 105,715 pud. De in het volgend jaar te wachten hoeveelheid Hennep — waarvan de qualiteit zeer wordt geroemd — wordt op p. m. 1200/m. pud begroot, waaronder, zoo als men zegt, maar een gering gedeelte halfrein zal wezen. Gecontracteerd waren reeds — op levering in Junij, Julij — en wel hoofdzakelijk voor Engeland — ca. 150/m. pud tot de volgende prijzen:

Voor Molotschanka rein z. r. 24¼ cont. en z. r. 25½ met z. r. 3
" " halfrein " 22¾ " " " 23½ " "
deze prijzen werden nog geboden, doch op resp. z. r. 24½ en 23 cont., en z. r. 26 en 24 met handgeld gehouden en zijn tot z. r. 26 met handgeld wederom p. m. 85/m. pud rein voor Engeland genomen. De gezamenlijke Hennep-exporteurs zijn overeengekomen geen Hennep met touwen meer te koopen, maar de touwen voortaan zelve te laten vervaardigen, en hebben ook reeds eenige inkoopen onder de voormelde bepaling plaats gehad.

Vlas. Hiervan zijn nog geene contracten gesloten, en dus ook nog geene leveringsprijzen te noteren. De aanstaande toevoer, waarvan de qualiteit over het algemeen niet zeer goed is, wordt met p. m. 900/m. pud opgegeven. Verscheept zijn in dit jaar 932,197 pud en de laatstbesteede prijzen waren voor Nowgorod 12 kop. z. r. 48; 9 kop. z. r. 37; 6 kop. z. r. 30 à 32.

Oleïne. Hiervoor kwam in het najaar levendige vraag op, maar moesten wegens gebrek aan goed vele orders onuitgevoerd blijven. Onze zeepzieders gebruikten er veel van; zij hebben ook reeds eenige inkoopen per Mei aanst. tot z. r. 3 met z. r. ½ handgeld gedaan en blijven dien prijs nog bieden; men eischt echter thans z. r. 3¼ met 30 cop. vooruit en zelfs daartoe zijn maar weinige duizend pud te koop. Gezuiverde Oleïne is tot z. r. 5¾ genomen en nog gezocht.

Stearine. Van dit artikel werd 26,061 pud, van Stearine-Kaarsen 36,926 pud uitgevoerd, en zulks grootendeels voor rekening der fabriekanten naar Engeland, Frankrijk en Australie. De laatst betaalde prijzen waren van Stearine z. r. 10½—11, Kaarsen z. r. 11.10 à 11.60 naar qualiteit, *en zoo zou men denkelijk ook op levering in Mei kunnen koopen.*

Hennepolie. *Op levering in Junij-Julij werden tot dato* 4500 vaten gekocht, *en wel uitsluitend door Russische speculanten,* die aanvankelijk z. r. 3.30 en in het einde z. r. 4.30 met 30 cop. handgeld besteedden, waartoe de laatste contracten gesloten zijn. Deze aanzienlijke rijzing is klaarblijkelijk aan speculatie toe te schrijven en te meer te verwonderen, doordien men weten wil, dat men in het aanstaande jaar op een toevoer van pl. m. 12,000 vaten rekenen mag. De nominale prijs voor ongekeurde Hennepolie is z. r. 4.

Granen. Met uitzondering van Haver was de uitvoer in dit jaar veel minder dan in het vorige, te weten; van Tarwe 231,577 tschetw., Rogge 165,390 tschetw., Gerst 6000 tschetw.. Haver 580,867 tschetw. Overgebleven zijn in loco p. m. 120/m. tschetw. Tarwe, 365/m. tschetw. Rogge, 25/m. tschetw. Gerst. De laatstelijk voor export bewilligde prijzen waren voor Russische Tarwe z. r. 8½—9, Rogge z. r. 5½ à 5¼, Gerst z. r. 6. De oogst van Rogge is zeer ongunstig uitgevallen, zoo wat quantiteit als qualiteit betreft, en is tevens van gewigt zeer ligt; 1 pud 10/15 ℔ (110, 112 ℔ Amst. sch.). Op levering in Mei zijn p. m. 25/m. tschetw. van 8 pud 25 ℔ tot z. r. 6 contant en z. r. 6¼ met z. r. 3 handgeld gekocht, waartoe thans weinig verkoopers zijn.

De uitkomst van den Tarwe- en Haver-oogst was middelmatig. Men biedt per Mei voor Russ. Tarwe z. r. 9 à 9½; voor Saxonka z. r. 9¾ met z. r. 5 handgeld, maar wordt op resp. z. r. 9¼ à 9¾ en z. r. 10½ met z. r. 5 en Kubanka op z. r. 11½ gehouden

Voor Haver van 5 pud 35 ℔ op levering in Mei wordt z. r. 4¼ met z. r. 2 gevraagd en z. r. 3,80 geboden. Haver van 5 pud 30 ℔ per Junij op z. r. 3,65 met z. r. 2 gehouden en z. r. 3½ geboden. Voor Gerst wordt z. r. 6½ gevraagd.

Lijnzaad, De handel was in dit jaar iets levendiger dan in het voorgaande, zijnde verscheept 220,621 tschetw. tegen 214,179 tschetw. in 1858; in loco overgebleven ca. 45/m. tschetw. en de prijzen waren z. r. 7½ à 9½ naar qual. met weinig variatie. Op levering hebben reeds eenige inkoopen plaats gevonden, o. a. van 6000 tschetw. Liskowsky per Junij tot z. r. 9 met z. r. 6, 3,000 tschetw. Gjatsky per Junij tot z. r. 8½ met z. r. 5 voorschot. Voor Morshansky per Mei biedt men z. r. 9½ contant en z. r. 9.80 met z. r. 4, maar zijn geen verkoopers beneden z. r. 10 contant, welken prijs met z. r. 6 handgeld men ook *per Aug. eischt, maar* niet boven z. r. 9 *geboden wordt. De opbrengst van Lijnzaad is, wat de quantiteit aangaat, zeer voldoende geweest, maar de qual. zeer verschillend. Doordien thans in het binnenland zelve veel Olie wordt geslagen, mag men niet verwachten dat de aanstaande toevoer* 250,000 tschetw. zal te boven gaan.

HANDELSBERIGTEN.

AMSTERDAM, 20 Januarij.

Algemeen overzigt der week.

De handel in Koloniale waren was deze week, even als de vorige, vrij onbelangrijk, en hebben er, behalve de veiling van Surin. Suiker, geene andere publieke verkoopen plaats gevonden. Grootendeels waren de omzettingen alleen voor behoefte van het binnenland. De prijzen soutenerden zich, hoewel de markt zeer stil is.

KOFFIJ. De handel in Koffij bleef zich, even als de vorige week, bepalen tot omzettingen voor behoefte. Java Koffij blijft stil; de prijzen houden zich op 38½ à 39 c. voor goed ord. Van Santos werden een paar kleine partijtjes uit de eerste hand tot zeer ferme prijzen afgedaan; den 14 Februarij worden de 929 vaten en 600 balen Ceylon door de N. H. M. in veiling gebragt.

De stand der KOFFIJ was te Londen in cwts. van 50¾ kil.

7 Januarij.	Invoer.	Uitvoer.	Verbruik.	Voorraad.
West-Indie	—	63	101	4,068
Ceijlon	6083	2591	4750	91,544
Totaal.	6083	2654	4851	95,612
Oost-Indië	1473	66	729	19,028
Mocha	—	80	252	8,740
Bresil.	150	453	140	2,214
Andere vr. soorten	236	38	446	18,146
Totaal.	1859	637	1567	48,128
Geheel Totaal.	7942	3291	6418	143,740

Ziehier de verdeeling van den KOFFIJ-oogst van Ceylon.

26 November.	Plantation.		Native.	
	1859.	1858.	1859.	1858.
Verzonden.				
Naar Groot-Brittannie	52,581	29,285	26,200	9,028
„ Vreemde havens	1,262	1,694	7,162	16,032
„ Australië en Indië	2,627	2,870	293	500

THEE. Sedert eenige dagen heeft onze markt eene geheel andere houding aangenomen dan sedert eenige weken het geval was. Enkele buitenlandsche commissiën, maar toch voornamelijk de binnenlandsche behoefte, hebben eindelijk gesproken en, hoewel bij geene belangrijke partijen, is er toch dagelijks tot steeds klimmende prijzen in Javas Chineesche Thee het een en ander omgezet; de geringe disponibele voorraad doet telkens verhoogde prijzen involigen. Men houdt thans ord. Chin. Congo 112, 115; dito Java Congo 109, 112, doch zelfs tot die prijzen nog moeijelijk te vinden. Ziehier de: Invoer van THEE te Londen gedurende de jaren 1858 en 1859, en voorraad op 1 Jan. 1860, vergeleken met 1859, in ponden.

SOORT.	INVOER.		VOORRAAD.	
	1858.	1859.	1859.	1860.
Boei	—	20,000	24,000	23,000
Congo	49,054,000	43,362,000	38,423,000	29,855,000
Caper	102,000	14,000	82,000	40,000
Scented Caper	2,067,000	3,122,000	1,313,000	2,167,000
Pouchong	34,000	163,000	92,000	74,000
Ning-Yong en Oolong	1,184,000	1,291,000	1,076,000	971,000
Souch. en Campoey.	1,883,000	1,566,000	2,173,000	2,113,000
Pecc (zwart blad)	68,000	2,430,000	21,000	108,000
„ Flowery	120,000	475,000	135,000	427,000
„ Orange.	147,000	205,000	280,000	261,000
„ Scent. Orange.	4,408,000	2,876,000	2,436,000	2,085,000
Tunkay	172,000	147,000	618,000	281,000
Hysantschin.	23,000	22,000	238,000	145,000
Hysant	1,101,000	785,000	1,170,000	762,000
Young Hysant	1,389,000	2,073,000	1,479,000	2,244,000
Imperial	279,000	276,000	270,000	143,000
Gunpowder	4,078,000	4,481,000	2,505,000	2,434,000
Diversen.	24,000	255,000	17,000	66,000
Inl. verschepingen	—	—	—	—
Uitvoer alleen	—	—	—	—
Assam	755,000	1,011,000	783,000	761,000
Totaal.	67,750,000	64,179,000	55,467,000	45,060,000
Zwart	59,587,000	56,157,000	46,657,000	38,775,000
Groen	8,163,000	8,022,000	8,810,000	6,285,000
	1858.		1859.	
Totaal afgeleverd	71,904,000		75,003,000	
Uitgevoerd	6,629,000		6,050,000	
Langs de kust	24,021,000	30,650,000	24,641,000	30,691,000
Dus verbruik in Londen	41,254,000		44,312,000	

Voorraad in het Vereenigd Koningrijk op 1 Januarij.

	1858.	1859.	1860.
Londen	59,000,000	55,467,000	45,060,000
Liverpool	9,385,000	4,913,000	3,673,000
Alle andere havens	10,115,000	11,000,000	9,500,000
	78,500,000	71,380,000	58,233,000

SUIKER. In de markt is geene verandering, terwijl de houders geretireerd blijven. De verkoopen bepaalden zich tot 1062 kranj. Java, opgeslagen tot f 21 à 38, zijnde ca. f 1⅛ boven Nov., en omtrent 300 v. Surinaamsche Suiker, grootendeels in veiling tot f 26¼ à 31.

Ziehier de afloop der veiling:

199 v. en 20/4 v. Surinaamsche Suiker.						
16 vaten tot	f 31¼	verk.	40/4 vaten tot	f 27¾	verk.	
16 „ „	30		40/4 „	26	„	
10 „ „	30¾		20/4 „	26	„	
10 „ „	30½		20/4 „	22½	„	
10 „ „	29¼		324 v. en 9/4 v. Surinaamsche Suiker.			
27 „ „	29¾		10 vaten tot	f 31	verk.	
26 „ „	29¾		10 „	30¼	„	
39 „ „	29½		10 „	30½	„	
36 „ „	29		10 „	30	„	
53 „ „	29		30 „	29¾	„	
20 „ „	29		30 „	29¼	„	
8 „ „	28¾		59 v., 9/4 v.	29	„	
8 „ „	28¾		8 vaten	29	„	
10 „ „	28		10 „	28¾	„	
10 „ „	27½		10 „	28½	„	
10 „ „	27		10 „	28	„	
10 „ „	26		10 „	27¾	„	
20/4 „ „	28		9 „	27½	„	

De stand der SUIKER was te Londen in kilos op 7 Januarij.

Plantation.	Invoer.	Uitvoer.	Verbruik.	Voorraad.
West-Indie	1,127,000	—	2,316,000	12,884,000
Mauritius	—	8,000	254,000	2,279,000
Bengalen	214,000	—	305,000	6,488,000
Madras	367,000	144,000	322,000	4,250,000
Totaal	1,708,000	152,000	3,197,000	25,901,000
Vreemde.				
Cheribon enz.	974,000	—	330,000	8,516,000
Andere soorten	918,000	88,000	1,730,000	19,686,000
Totaal	1,892,000	88,000	2,060,000	29,202,000
Geheel totaal.	3,600,000	240,000	5,257,000	55,103,000

Geraffineerd onveranderd; eenige kleine partijen werden tot vaste prijzen afgedaan. De notering is:

	N°. 1.	N°. 2.	N°. 3.
NSR.	f 41	f 38	f 37
ASR.	„ 39	„ 37½	„ 36½
BAH.	„ 37½		
S&T.	„ 38¾	„ 37¼	„ 36¼
WAZ.	„ 36¼		

RIJST. Uit de eerste hand hadden geene afdoeningen plaats, daar de houders uit de vrije voorraden prijzen niet willen verkoopen; spoedig worden weder eenige partijen aan de markt gebragt. De handel in gepelde Rijst was van geene beteekenis en slechts enkele partijtjes werden voor dadelijke behoefte genomen. De noteringen zijn: Gepelde Aracan. . f 7½ à 7¾ Gepelde Java. . f 8 à 8½
„ Rangoon . „ 7 „ 7½ „ Tafel. . „ 10½ „ 13
Carolina. . . f 16 à 16¾.

SPECERIJEN hadden meer vraag; men betaalt voor Noten N°. 1 105 à 107, N°. 2 92 à 94; foelie D 81 à 82 cts.; Ambeina Nagelen 24 à 26 c.; daar de meeste houders tot deze prijzen ongenegen zijn om te verkoopen, zoo was de omzet van weinig beteekenis.

VRUCHTEN. Uit de eerste hand werden geene partijen aan den markt gebragt; alleen werd een partijtje van 950 doosjes en 1200 kistjes mooije nieuwe Smirna Vijgen afgedaan. Tegen 24 dezer zijn in veiling aangeslagen ca. 6000 doozen en kistjes Smirna Vijgen, en 83 vaatjes rood Smirna Rozijn.

HONIG. Havanna geniet van de weinige voorraad meerdere attentie; wat tot f 17 entrepôt aan de markt was vindt koopers. Men noteert nu f 17½ à 18. Chili Honig geniet redelijke vraag f 13 à 14½.

WAS. Inl. gele met eenige orders doch beperkten toevoer, houders eischen f 106 à 108.

TABAK. Er werden verkocht: 181 v. Maryland, 45 p. Portorico en 82 p. BS. Java. De voorraad bestaat uit:

1776 vat. Maryland		19 vat. Stelen	
100 „ Kentucky		1175 cer. Domingo	
		3765 pakk. Java.	

KATOEN. Tot iets hoogere prijzen vonden ca. 100 balen Oost-Indische voor dadelijke behoefte koopers. Ook zijn de afdoeningen bekend geworden van 197 b. Georgia per Aramede Snow aangevoerd, om van boord te ontvangen, en van 64 b. dito zeilende per *Gezusters*. Een en ander tot zeer vaste prijzen.

De stand der KATOEN te New-York was in balen tot 27 Dec.:

	Aanvoer.		Uitvoer laatste week naar		
	Laatste week.	Sed. 1 Sept.	Gr.-Britt.	Frankr.	And.vr. hav.
1859-60	179,000	1,943,000	75,000	16,000	5,000
1858-59	140,000	1,638,000	43,000	19,000	28,000
1857-58	117,000	949,000	18,000	22,000	17,000
1856-57	184,000	1,338,000	45,000	11,000	22,000
1855-56	137,000	1,389,000	32,000	12,000	11,000
1854-55	70,000	854,000	48,000	7,000	4,000

Uitvoer sedert 1 September naar

	Groot-Britt.	Frankrijk.	And. vr. hav.	Totaal.	Voorraad.
1859-60	736,000	178,000	82,000	996,000	877,000
1858-59	478,000	228,000	113,000	819,000	700,000
1857-58	301,000	102,000	77,000	480,000	477,000
1856-57	282,000	127,000	87,000	496,000	650,000
1855-56	447,000	168,000	119,000	734,000	584,000
1854-55	364,000	92,000	46,000	502,000	364,000

Dus in aanvoer eene vermeerdering van 310,000 b. tegen 1858/59, en van 994,000 b. tegen 1857/58. De uitvoer geeft het volgende resultaat:

Vergl. met	Gr. Britt.	Frankrijk.	And.vr.hav.	Totaal.	Voorraad.
1858/59.	258,000 mr.	50,000 md.	31,000 md.	177,000 md.	177,000 mr.
1857/58.	435,000 mr.	76,000 mr.	5,000 mr.	516,000 mr.	400,000 mr.

DROOGERIJEN. De rijzing in Camfer maakte deze week verderen voortgang. Ruw Japan werd met f 105, geraffineerd met f 95 betaald, tot welke noteringen thans moeijelijk te vinden zou zijn. De beide zuur soorten ontbreken bijna geheel. Cassia Lignea met levendigen omzet tot ferme prijzen. Men houdt thans f 64 à f 65 met weinig voorraad. Cassia vera en Tigablas meer gevraagd. Japanwas onveranderd. De afdoening der beide partijen Palmolie is gemeld. Verscheidene partijen Bindrotting kwamen aan de markt en bragten iets hoogere prijzen op.

Palmolie. Na de bekende afdoeningen vast. Tot f 28 zou men kleine hoeveelheid prima qual. vinden.

Kokosolie, prima Cochin, niet beneden f 28 te koop.

VERFWAREN. Java Indigo blijft in dezelfde vaste stemming. De veiling van 150 kisten B. S. Java Indigo, aangebragt per *Ferdinandina Emma*, is zeer coulant afgeloopen van 190 à 250 c. p. ½ k°. Meekrap, door de hooge vraagprijzen, met weinig handel. Verfhouten, zonder verandering, het partijtje Sandalhout onlangs vermeld is afgedaan à f 2¾. Amer. Harst, 100 vaatjes heldere transparante vonden van boord tot vasten prijs nemers. Terpentijnolie, iets hooger gehouden.

HUIDEN. West-Ind. soorten, door gebrek aan 1ste hands voorraad, met eenige 2de hands omzettingen voor binnenlandsche behoeften. Java minder in de mooije ligte sorteringen blijven gevraagd; 460 ps. ex *Carolina* in de geringe qualiteiten werden à 39 ct. op speculatie voor Rotterdam genomen. Transparente Buffel- blijven goed te plaatsen en gevraagd; Inlandsche artikelen stationair, alléén gezouten vette Kalfsvellen, Amsterdamsche slagt, coulant tot vorige prijzen te plaatsen.

METALEN. Banca Tin flaauw en op f 82 gehouden, welke prijs echter niet te bedingen is, overige Metalen zonder omzet. Koper en Lood zonder eenige handel.

WOL. Van de 250 b. Portugesche Wol, deze week alhier aan de markt gebragt, vonden 95 b. R en 45 b. dito S directelijk tot zeer vaste prijzen nemers. In andere soorten is in de eerste hand niets omgegaan. Woensdag ll. werd de aanslag bekend der aanstaande veiling van de partijen Wol, door de Ned. Handelm. geïmporteerd. Zij zal alhier worden gehouden op 21 Februarij e. k., terwijl de monsters en beschrijvingen op 31 dezer zullen worden uitgegeven. Te Antwerpen zullen op 31 dezer worden geveild: 600 b. Buenos-Ayres, 50 dito dito gezuiverd, 61 dito Chili, 100 dito Russische Merinos Wol en 150 balen Buenos-Ayros Schapenvellen, terwijl op 25 dezer te Liverpool en te Rouaan gelijktijdig Wolveilingen zullen worden gehouden, op eerstgenoemde plaats bestaande uit p. m. 17,000 balen, hoofdzakelijk Oost-Indische; te Rouaan bestaande uit p. m. 2550 b., waarvan 900 b. Sydney en 1650 dito Russische Merinos. Te Hâvre verwacht men niet vóór het einde der maand Maart nieuwe toevoeren van Buenos-Ayres. De voorraad aldaar bestaat uit 750 balen Buenos-Ayres en 500 dito diverse qualiteiten. De juiste dag der eerstvolgende Wolveiling te Londen is nog niet bepaald. Men verwacht die, zoo als gewoonlijk, in den loop der maand Februarij.

HENNEP. Er is gedaan in:

Riga Poolsche Rein . . .	f 59	Petersburger Rein. . .	f 56
„ Lange Bruine Pas .	„ 54	en Ancona Hennep k G C	„ 67
„ „ Heide . . .	„ 41		

ASSCHEN. Stil zonder omgang. Prijzen onveranderd.

VETWAREN stil, doch de prijzen vast. Met Ansjovis blijft het willig. In den loop dezer week zijn weder afgedaan 1000 ankers 1859r. De notering is: 1859r. f 8½ à 8¾; 1858r. f 8½.

TALK en SMEER. In de lusteloozе houding, waarin in den laatsten tijd het artikel Talk en Smeer verkocht werd, is dezer dagen eene merkelijke verandering gekomen, doordien onze eerste smelterij haren geheelen opbrengst tot ultimo Augustus aan een huis op contract verkocht heeft, waardoor dit artikel smeer niet alleen in vaste handen is gekomen, maar ook de bestede prijs eene merkbare verbetering kenmerkt; de prijs in de 2de hand aan te nemen en te noteren is als volgt: Amsterdamsch slagersmeer f 34½ à 35, Bijsoorten na qualiteit f 33½ à 34½; St. Petersburger gele Kaarzen en Archangel Talk f 38½ à 39; Reuzel na qualitiet f 31 à 36.

De stand der TALK was te Londen in vaten.

9 Januarij.	1860.	1859.	1858.
Voorraad op heden.	43,898	30,808	28,331
Aflevering laatste week.	2,124	2,101	2,832
„ sedert 1 Jan.	51,111	68,557	70,780
Aanvoer laatste week	1,569	1,307	823
„ sedert 1 Jan.	82,928	87,793	85,999
Prijs van gele kaarsen	58/-	52/3	55/-
„ „ Stadssmelt.	59/6	54/3	57/3

WIJNEN en STERKE DRANKEN. Buiten den reeds vermelden verkoop van 30 en 25 legg. Arak, hadden geene omzettingen in deze week plaats. De prijsnotering is:

Arak. f 135, 145 en f 155 per 563 Ned. kannen.
Rum. Surinaamsch f 16½ à 22 | per 39 Ned.
„ Jamaica „ 20 „ 24 en hooger. | kannen.
Voorloop. Languedoc £ 28 à 30
„ Barcelona zonder voorraad.
Beide laatsten per 225 Ned. kannen.

Jenever. Amsterdamsche proef.	f 16½	à 16¾
Amerikaansche „	„ 17½	„ 17¾
Londensche „	„ 19½	„ 19¾

Per vat van 100 Ned. kannen, alles buiten het fust.

ZADEN. Van Rood Klaverzaad werden een paar partijen Maas tot f 29 à 29¼ per 50 Ned. ℔ afgedaan. Boven Rijns- blijft tot f 28 à 30, in de puike soorten gezocht. In wit ging niets om. Geel en bruin Mosterdzaad met geringen handel, en als volgt te bekomen: geel f 18 à 20; bruin f 20 à 22 per mud te bekomen. Canariezaad werd ten gevolge van ruimen aanvoer lager afgegeven, waartoe echter het ter veil zijnde genegen koopers vond. Voor ruim 400 mud werd bij partij f 10½, bij gerijf f 10¾ per mud besteed. Karweizaad f 12¾, 13 per 50 Ned. ℔. Erwten. Oostz. graauwe waren ruim ter veil, en ten gevolge van onbeduidende vraag werd eene enkele partij lager en wel tot f 9½ per mud afgegeven, waartoe echter te plaatsen bleef; evenwel onder f 9¾ à 10 zijn de puike soorten al moeijelijk te bekomen.

GRANEN. Poolsche Tarwe werd deze week bij partij tot vorige prijzen verkocht. In andere soorten is weinig omgegaan.

In ROGGE was in den loop dezer week eenige handel aan consumtie en ter binnenlandsche verzending, Pruissen bij vorigen prijs bij kleinigheden, Galatz bij groote partijen iets lager afgegeven. Gedroogde bij gerijven tot vorigen prijs, bij partij iets lager.

GERST bij vorige prijzen.

HOORN, 21 Jan. ROGGE f 6.75. — GERST f 5 à 6. — TARWE f 8 à 9. — HAVER f 3 à 4. — Groene-ERWTEN f 14.50; Graauwe dito f 13.25. — Gele-BOONEN f 10; Bruine- dito f 8 à 9.25; Paarden- dito f 6.25 à 7.25. Aangevoerd 413 diverse mudden.

LEIDEN, 21 Jan. BOTER. 1e qual. f 1.15 à 1.30; minder qual. f 0.95 à 1.10. Verkocht 3060 N. ℔.

SCHIEDAM, 21 Jan. *Granen.* ROGGE. Verkocht 147/2 ℔ Libau f 200 cont. — MOUTWIJN f 13.25. — JENEVER f 18.75; Amsterd. proef f 20; Spoeling f 1.30.

GRONINGEN, 20 Jan. Doordien de scheepvaart grootendeels gestremd is, waren de aanvoeren deze week klein en is dien ten gevolge de handel beperkt gebleven en in de stemming weinig variatie te bemerken. — Voor TARWE blijft goede vraag ter verzending en tot staande prijzen heeft men dezelve wel kunnen plaatsen. — ROGGE vond geringe vraag, waardoor tot onveranderde coursen de aanzijnde niet was op te ruimen en eene kleinigheid lager is afgegeven. — BOEKWEIT uit de provincie weinig aangeboden, werd vast gehouden en van den zolder bij gerijf nog 10 c. hooger verkocht. — GERST zeer schaars geveild; tot voorgaanden cours was dezelve wel te plaatsen. — HAVER, die l.l. Dingsdag wel gevraagd, ruim prijshoudend van de hand ging, was heden door geretireerden kooplust niet zoo goed te verkoopen. — BOONEN bij kleinigheden in een doen. — GORT wordt vrij wat aangeboden en de vraag blijft gering, de stemming is dien ten gevolge traag, maar de meeste pellers houden op vroegere prijzen, waardoor het moeijelijk is tot verlaging te komen.

Men noteert: 72 ℔ jarige Tarwe f 8.40 à 8.70; 70 ℔ nieuwe dito f 7.80 à 8.20; 74 ℔ dito dito f 8.60 à 9; 71 ℔ dito witte f 7.90 à 8.30; 67 ℔ Rogge f 6.25; 70 ℔ dito f 6.70; 66 ℔ n. gr. zd. Boekweit f 5.75; 66 ℔ n. zw. dito dito f 5.50; 54 ℔ n. Winter-Gerst f 5.05; 58 ℔ dito f 5.75; 58 ℔ Knobbe- dito f 5.35; 44 ℔ dikke Haver f 3.75 à 3.80; 48 ℔ dito f 4.20 à 4.25; 34 ℔ w. Voer- dito f 2.65; 38 ℔ wit Voer-Haver f 3.25; 40 ℔ dito f 3.55; 36 ℔ zw. Voer f 2.90; 40 ℔ dito f 3.50; nieuwe Paardenboonen f 6.80 à 7.20; dito Duivenboonen f 7.35 à 7.85; Walseboonen f 5 à 6; gele Erwten, beste f 8 à 8.50; grove Gort f 8.40 à 8.70; puike dito f 8.75 à 9.50; parel dito p. 100 Ned. ℔ f 11.50 à 14.50; Koolzaad f 10.75 à 11.75; geel Mosterdzaad f 16 à 22; Raapolie cont. f 33.50 à 33.75; Lijnolie f 29; Raapkoeken 1010 stuks f 73.75; Lijnkoeken 104 stuks f 12.

DEVENTER, 21 Jan. Heden waren de prijzen als volgt: TARWE f 8.50 à 10. — ROGGE f 6.75 à 7.25. — BOEKWEIT f 5.50 à 6.50. — GERST f 5.75. — HAVER f 3.75 à 4.50. — BOTER f 20 à 21.50 per ⅓ vat.

BOLSWARD; 19 Jan. BOTER f 49.50 à 50.

WORKUM, 20 Jan. BOTER f 50.

ANTWERPEN, 20 Jan. KOFFIJ. De markt sedert het vorige berigt bleef vast, doch de omzettingen in de tweede hand waren beperkt, daar de koopers de hooge vraagprijzen niet betalen willen; men plaatste in de eerste hand 3500 b. Rio, zijnde de geheele lading per *Rubicon* tot 38 c., en 600 b. dito B. S., per *Johanna*, tot 36 c. Van St. Dom. verschillende partijtjes in de tweede hand tot vorige prijzen. De partij St. Dom. per *Sir Robert Peel*, van New-York aangebragt, was voor het grootste gedeelte op levering verkocht. — SUIKER. Ruwe zonder omzet uit de hand. In veiling verkocht 872 k. Havanna van fr. 25½ à 35½ ent. De notering is voor dito N°. 10, f 16; N°. 11, f 16¼ tot f 16½; N°. 12, f 16¾ tot f 17; N°. 13, f 17¼ tot f 17½; N°. 14, f 17¾ tot f 18¼; N°. 15, f 18½ tot f 18¾; N°. 16, f 19 tot f 19½ en N°. 17/20, f 19¾ à f 21½. Geraffineerde met geringe afdoeningen en zonder grooten kooplust; verhandeld 100,000 kilo Melis 4 en 5 kilo R. C. gedeeltelijk tot f 19⅞, en 50,000 kilo Crushed C. C. in de tweede hand tot f 18⅜. Beetwortel veel gevraagd tot vaste prijzen; 300,000 kilo vonden nemers. — RIJST. In veiling zijn geplaatst 3600 b. ongepelde Necransie tot fr. 10½ à 12½; 3000 b. dito dito tot fr. 9 à 12, en 400 b. dito dito tot fr. 7½ à 11. De vraag uit de hand was beperkt, en alleen 700 b. ongepelde Necransie BS. bedongen fr. 10; gepelde soorten met regelmatigen aftrek tot vorige prijzen. Nieuwe Carolina tot f 14½ verkrijgbaar. — KATOEN. Prijzen zonder verandering. De verkoopen der week beloopen 450 b. Louisiana tot vaste prijzen. — VETWAREN. Fabriek Olijfolie meer gevraagd; 25,000 kilo Messina werden verhandeld à fr. 130 entr. voor loco en fr. 127¾ à 128 zeilende. Voor Malaga betaalde men fr. 130 entr.; minder dan fr. 131 entr. voor Messina en Malaga wordt niet aangeboden. — POTASCH met geringe vraag; 30 barr. Amer. vonden koopers; New-York 1ste soort f 17; 2de soort f 15; 3de soort f 14; Montreal 1ste soort f 17½; 2de soort f 16½; 3de soort f 15¼; Russische hooger gehouden en niet onder f 17½ aan de markt. — TERPENTIJNOLIE. Amer. kalm op f 20¾. — VERFWAREN. Bruine Cachou, directe aanvoer, à fr. 40 aangeboden. — VERFHOUT. Campêche St. Domingo, met eenige geringe verkoopen, zeilende, à f 3¼. — CACAO. St. Domingo vast gehouden op 35 c.; Maragnon 44 c. — SPECERIJEN. Cassia Lignea voor de verzending met 61 c. ent. betaald. Voor cons. vast op 72 c.; Peper 29¾ à 30 c. — WOL. In afwachting der aanstaande veiling op 31 dezer, wordt er weinig uit de hand afgedaan. — GRANEN stil, maar niet lager. — LIJNZAAD. Marianopel f 12.

POPERINGHE, 20 Jan. HOPPE werd heden tot fr. 70 per 50 kilo verhandeld.

LONDEN, 20 Jan. *Granen* stil en prijzen in dalende rigting. — TARWE slechts bij kleinigheden gedaan en prijzen nominaal. — GERST zeer lusteloos en hield zich moeijelijk op vorige coursen staande. — HAVER onveranderd stil. Van 16 tot 20 dezer werden aangevoerd:

Tarwe.	Inl. 2,430 quart.;	vreemde	610 quart.	
Gerst.	„ 5,150	„	„ 1,430	„
Haver.	„ 4,980	„	„ 10,590	„

De gemiddelde prijzen waren: Tarwe fr. 19.65; Gerst fr. 16.63; Haver fr. 9.35; Boonen fr. 15.33; Erwten fr. 15.62. — HOPPE zeer vast, vooral superieure qual. die schaars zijn.

LONDEN, 20 Jan. (*Marktberigt van Baerselman en C°., 10, Philpot Lane.*). BOTER. De stand der markt is sedert Woensdag in een doen gebleven Friesche 118/-, 120/-; Kamper 110/-, 112/-; Zwolsche 106/-, 110/-; Deventer 96/-, 100/-; Groninger 86/-, 90/-; Hollandsche 90/-, 96/-; Bossche 90/-, 98/-; Fransche 96/-, 110/-; Kiel 124/-; Ostende 11/- à 14/- per 12 ℔. — KAAS. Gouda en Edammer tot genoteerde prijzen bij kleinigheden te plaatsen. Edammer witte 60/-, 63/-; dito roode 60/-, 65/-; Gouda 50/-, 54/-; Derby Gouda 54/-, 56/-; Kanter 22/-. — SPEK iets lager. Engelsch model 52/- 56/-. — Westphaalsche HAMMEN 56/-, 66/.

BEZIERS, 20 Jan. VOORLOOP. Disp. is op fr. 115 gefixeerd. Na de vaststelling betaalde men fr. 114; leverbaar tot April fr. 115.

BARI, 11 Jan. OLIJFOLIE vast; ord. qual. duc. 20½ à 21½; eetbare dito duc. 24 à 25; halffijne duc. 27 à 28; fijne duc. 29 à 30. — AMANDELEN. Ord. duc. 21½ à 22; op levering in Oct. duc. 26½ à 27.

MESSINA, 14 Jan, OLIJFOLIE hooger op fr. 123 à 124 per 100 kilo v. a. b. gehouden; voor den vreemde werd veel gedaan. — ZWAVEL. Mooije 2de fr. 30½; dito 3de fr. 28½. — HAZELNOTEN stijgende; onder fr. 44½ à 45 per 100 kilo v. a. b. is onmogelijk te koop.

BOMBAY, [illegible] berigten uit Engeland en China. De qualiteit van [illegible] rawattee valt zeer tegen, ook Comptah, die aanvankelijk zeer voldoende was, begint te verminderen, Dhollera is het meest geschikt voor dadelijke verscheping. Er werden slechts 7600 b. omgezet, die voor Europa bestemd zijn, en de notering is als volgt; voor Broach rop. 137 à 138, Dhollera rop. 134, Oomrawattee rop. 129, zoo ook Comptah. In nieuwe Katoen op levering in het voorjaar vonden eenige kleine afdoeningen plaats, men zegt echter dat dezelve fictief zijn, en alleen om de prijzen te souteneren. Kort na het vertrek der vorige mail was de prijs van nieuwe Oomrawattee rop. 143 à 144, en voor dito Dhollera rop. 139 à 140, men houdt nu op rop. 138 à 139 voor de eerste, en rop. 136 voor de laatste soort, waartoe echter voor Europa volstrekt geen kooplust bestaat. — LIJNZAAD met belangrijke omzettingen; 90,500 cwt. bedongen rop. 4.9¼ à 4.11¾, men houdt nu op rop. 4,12 = 50/9 op de betere berigten uit Europa. — RAAPZAAD verlaten en met zeer beperkten voorr.; de houders vragen echter 4 rop. hooger, en de notering is rop. 5.4 = 56/-. — COCOSOLIE te Cochin weinig voorhanden! de notering is rop. 82, doch bij dadelijke vraag, denkt men dat de prijzen rop. 2 à 3 hooger zullen gaan. De oogst laat zich echter zeer goed aanzien, en verwacht men, dat de opbrengst ⅓ grooter zal zijn dan eene gemiddelde, te Ceylon was de prijs den 15den dezer £ 14 en het artikel schaarsch. — WOL goed begeerd op de gunstige berigten uit Europa, en hadden er tot vaste prijzen vrij belangrijke zaken plaats, als 2900 kendies tot rop. 115 à 130 voor Khorassan, en rop. 110 à 125 voor Ferozepore; voorraad 2500 kendies. — KOFFIJ. Mocka rop. 11¼ à 12, Malabar rop. 8½ à ¾. — PEPER zonder vraag, Malabar rop. 84 à 85. — SALPETER goed gevraagd, 4/m. z. Moulton bedongen rop. 12.16½, 3/m. Seinde rop. 7½ à 9¼, Moulton wordt nu op rop. 13½ gehouden. Er zijn 6/m. z. disponibel, en 5/m. z. worden spoedig verwacht. — LIJNWADEN zeer stil en eer lager. — *Vrachten* naar Liverpool iets beter op 15 à 17/6, naar Londen is de notering 20/-; naar China nominaal rop. 9, terwijl voor eenige dagen de *Adelaide* van 492 ton rop. 9½ bedong. De *Edouard* werd naar Marseille met eene lading zaden à fr. 80 bevracht. — *Wissel*koers op Londen 6/m. zigt 2/1⅛ à 2/1⅜.

Zeetijdingen.

BINNENGEKOMEN.

TEXEL, 21 Jan. *Gezusters,* Visser, New-York. - *Von Berg,* Moller, Passaroeang, l. v. Cowes. - *Reinhardt,* Berkelbach v. d. Sprenkel, Batavia, l. v. Falmouth. - *Twenthe* (st.), Londen.
Wind W. Z. W. — Z. Z. W.

HELLEVOET, 21 Jan. *Generaal Michiels,* Visser, Tjilatjap, vertr. 21 Sept. - *Gesina Jantina,* Loman, St. Ubes. Wind Z.

BRIELLE, 21 Jan. *Alert* (st.), Hull. - *Magnet* (st.), Londen. - *Cologne* (st.), dito. - *Tyrol,* Robb, Bridgewater. - *Hagh* (st.), Hull. [illegible]

UITGEZEILD.

TEXEL, 20 Jan. *Lion* (st.), Londen.

HELLEVOET, 21 *Lord Raglan* (st.), Newcastle. - Gisteren nog: *Eleanor,* Woods, Newcastle.

VREEMDE HAVENS.

BINNENGEKOMEN.

LONDEN, 20 Jan. *Frouke Egberdina,* Lukje. Engelholm. - *Cath. Luitg.,* Stuitje, Groningen. - *Zwaantje,* Dirks, Emden. — BRISTOL, 19 Jan. *Maria Spesmea,* Vaalman, Valentia. — CUXHAVEN, 19 Jan. *Stoomvaart* (st.), Amsterdam. — TRIEST, 14 Jan. *Cath. Cornelia,* Feyes, Troon. — 15. *Alwina,* Bette, Amsterdam. - *Christina Johanna,* Stuitje, dito. — 16. *Alberdina,* Cuendag, Londen. — CONSTANTINOPEL, 8 Jan. *Carolina,* Poelman, Amsterdam. — 9. *Barend,* Both, Newcastle. — HAVRE, 19 Jan. *Ary Scheffer* (st.), Rotterdam. — ST. HELENA, 29 Nov. *Amsterdam,* Herderschee, Batavia, vertrok 30 n. Amst. — SURINAME, 21 Dec. *Juno,* Roszberger, Amsterdam. — CALLAO, 1 Dec. *Theodore,* Martens, Chincha's.

UITGEZEILD.

PLYMOUTH, 19 Jan. *Biaffra,* Evenwel, Kust van Afrika n. Rott. — ST. NAZAIRE, 17 Jan. *Hendrika,* Lever, Cadix. — HAVRE, 19 Jan. *Adm. Verhuell* (st.), Rott. — SURINAME, 9 Dec. *Suriname,* Rijntjes, Amst. - *Cornelia Hendrika,* Jaski, dito. — 10. *Mina,* Cupido, Amst. — PORTO CABELLO, 8 Nov. *Joh. Martin,* van Slochteren, Maracaïbo. — IQUIQUE, 6 Nov. *Singapore,* Schmid, het Kanaal.

GEPRAAID:

Op 19 Jan., op de hoogte van Wight, een schoener, toonende nommervlag N°. 86 rood wit en blaauw.

30 Nov., op 24° ZB. en 25° WL., *Prinses Amalia,* v. Rijn, v. Rotterdam n. Sydney.

Door kapt. Visser, in Hellevoetsluis binnen:

13 Nov., op 24° ZB. en 16° 21′ WL., Amer. bark *Cork.*

11 Dec., op 2° 50′ NB. en 21° 29′ WL., Eng. bark *Moore.*

4 Jan., op 48° 21′ NB. en 8° 25′ WL., brik *Orion,* v. Sappemeer.

19 Jan., bij Start Point, Bremer brik, toonende coll.-vlag N°. 84, en bij Poortland, *Alblasserwaard,* van Lindert, v. Shields n. Java.

SCHEEPSTIJDINGEN.

AMSTERDAM, 22 Jan. Wij zijn verzocht te melden, dat de avarij, door het schip *Wassenaar,* voor enkele dagen, bij het [illegible] halen in de haven van het Nieuwediep veroorzaakt, ten onjuiste gemeld als aan het schip *Pantalon* te zijn geschied, zijnde [illegible] weest aan het schip *Margaretha Simonetta,* hetwelk daardoor [illegible] aan boegspriet en kluiverboom en andere minder belangrijke [illegible] heeft beloopen.

LONDEN, 20 Jan. Van het schip *Falcon,* kapt. Campbell, [illegible] tober van Quebec naar hier vertrokken, heeft men sedert niet[s ver]nomen.

DOVER, 19 Jan. De Deensche kof *Fredericke Elvine,* [illegible] Storm, van Kyrremunde naar Dublin, is bij Dungeness gestra[nd] [illegible] zal weg zijn.

BLYTH, 20 Jan. De Engelsche brik *Alice Gill,* kapt. Alla[illegible] de Elve naar de Tyne bestemd, is bij Newbeggen gestrand e[n] [illegible] weg zijn.

GRIMSBY, 19 Jan. De Nederl. bark *Ulysses,* kapt. Moll[illegible] van Shields naar Maroïm, is alhier lek binnengeloopen (*zie on[s nommer] van gisteren.*)

FONDSEN EN BEURZEN.

Effecten-Societeit.

AMSTERDAM, Zondag 22 Januarij.

Nederl. Werkelijke Schuld, 2½ pCt. 64¹³⁄₁₆.
Spanje Oblig. 1¾ pCt. 33¹⁄₁₆.
Dito Binnenland 3 pCt. 43.
Oostenrijk Oblig. Metall. 5 pCt. 51⁵⁄₁₆, 51¹⁄₁₆.
Dito Nat. 1854, 5 pCt. 56½, 56⁵⁄₁₆, 56⁷⁄₁₆, 56³⁄₁₆, 56¼.

De markt was gedrukt, inzonderheid in Oostenrijksche fon[dsen], waarin onderscheidene verkooporders werden geëffectueerd.

Buitenlandsche Beurzen.

BEURS VAN LONDEN, 20 Januarij.

3 % Cons. cont...	94⅞ à 95	4½ % Peru Urib.	81 à 83
idem op tijd	95 à 95⅛	Id. te New-York..	81 à 83
5 % Braz. 1824 .	102½ à 103½	3 % Port. op 31 Jan.	44¼, 44[illegible]
Idem 1829/39....	102 à ½	Idem 1856/57/59.	42½ à 4[illegible]
4½ pCt. id. 1852.	93¾	5 % Rusland....	110¼
Idem 1858	94⅜, 94	4½ % idem	98
6 % Buen.-Ayr...	85	3 % idem 1859.	65¾, 66
6 „ Chili.......		3 „ Sp. op 31 Jan.	44⅛
3 „ idem	71 à 73	1¾ % id. „ „	33⅜
4½ % idem 1858.	87½	Amort. idem.....	10½ à 11
5 % Denem	102 à 104	Coup. Cert. idem.	4¾ à 5
3 „ idem.......	83 à 84	5 % Sard	85 à 85½
2½ % Holland..	66 à 66½	6 „ Turk. op 31 Jan.	78½
4 „ idem ...	101 à 102	Id. 1858 „ „ „	66¼, 66½
1½ „ Ecuador..	13	4 % idem geg....	105, 104½
Landw. idem ...	3 à 4	3 „ Venez......	27⅛
4 % Grenada .	16 à 16½	Uitgest. idem....	14 à 14½
Uitgest. idem....	4⅝	3 % Frankrijk...	
3 % Mex. op 31 Jan.	22⅛ à 22¼	4½ % Belgie...	98½
4½ % Peru op 31 Jan.	95	Wissel Amst. kort.	11.12¼ à 11[illegible]
3 % Peru.......	71¾	Idem idem 3/m...	11.14½ à 11[illegible]

De verhooging in het bankdisconto heeft de vraag naar [illegible] noch de uitvoer van specie verminderd; gisteren werd we[der] £ 79,000 in goud tot uitvoer uit de bank genomen; dien [ten] gevolge was de fondsenmarkt door de disconto-verhooging h[eden] meer geïnfluenceerd dan gisteren, sluitende de Consols ¼ lage[r].

In vreemde effecten was tamelijk veel levendigheid, doch [bijna] allen zijn onder den invloed der ongunstige stemming in Enge[lsche] fondsen een weinig gedaald.

ERRATUM.

In de advertentie N°. 16191, in ons vorig nommer, betrekkelij[k] vennootschap tusschen Alexre. de la Mar en Salvador Haïm de [illegible] te lezen: „terwijl bij ontbinding de Vennooten elkander weder[om] zes maanden bevorens moeten kennis geven”.

BINNENLAND.

(Vervolg.)

AMSTERDAM, 22 Januarij.

Uit Veenhuizen meldt men, dat dezer dagen de kolonist J[illegible] Schut, in het 2de gesticht der Maatschappij van Weldadigheid, wegens beleediging van zijne mede-kolonisten en verzet tegen [den] zaalopziener, in de disciplinezaal was opgesloten, getracht heeft [het] gebouw in brand te steken, maar zelf het slagtoffer daarvan [is] worden. Het smeulen van het stroo op de brits heeft vermoed[elijk] zijnen dood veroorzaakt, want, toen men de deur des mo[rgens] opende, vond men hem levenloos daar voor liggen. De brand [heeft] gelukkig geene gevolgen gehad.

[illegible] zal in het Zuidelijk Europa [eene] *totale* zonsverduistering plaats hebben. Dit zeldzaam versch[ijnsel] wordt door de sterrekundigen met groote belangstelling ver[beid]. Op het oogenblik der totale eclips, zal men de planeten Ve[nus], Mercurius, Jupiter en Saturnus nabij de zon vereenigd kunnen [zien], welk verschijnsel zulk eene groote bijzonderheid of exceptie is, [dat] het zich eerst na verloop van vele eeuwen zal herhalen. De [illegible] verduistering zal in Noord-Amerika, Spanje en Noord-Afrika [zigt]baar zijn, en zal te Santander, Burgos, Pampeluna, Sarragossa [en] Algiers drie minuten zigtbaar wezen. Te Parijs en elders zal de e[clips] slechts gedeeltelijk zigtbaar zijn. Om haar goed te observeren, [zullen] vele astronomen zich naar Spanje begeven. Het begin is ten 1 [ure] 54 minuten, het midden ten 3 ure 4 minuten, het einde ten [illegible] 9 minuten.

In Frankrijk is eene commissie benoemd, te zamen gesteld uit hoofdambtenaren bij de ministeriën van financiën en van openbare werken. Aan deze commissie is opgedragen de regeling van de comptabiliteit der spoorweg-maatschappijen, ten einde daaruit de rente-garantie te regelen, toegestaan bij de wet van 11 Junij 1859.

Deze zelfde commissie is tevens belast om eene zoo veel mogelijke gelijkvormigheid in de comptabiliteit der spoorwegmaatschappijen vast te stellen. (*Stoompost.*)

* SCHOONOORD, 19 Jan. Het verdient welligt bekendheid, [dat een] zeker wetenschappelijk gevormd ontginner en landbouwer alhier [de] barre heidegronden met zeer goed gevolg cultiveert, door aanwen[ding] van kunstmest, dien hij verkrijgt door verbranding van lo[illegible] en beenderen, in twee groote ovens tegen eene hoogte zoodanig in[gerigt, dat] grond gemaakt, dat niet alleen de asch en het verkoolde, maar ook [de] gassen allen behouden blijven en wel door ze langs een luchtdigt kanaal te leiden, aan welks einde rook en damp geabsorbeerd worden do[or] drooge sponsachtige veenaarde.

— Onder toepassing van art. 7 der wet, heeft het hoofdbestuur [der] maatschappij *Tot Nut van 't Algemeen* hier dezer dagen een nie[uw] departement gevestigd, tellende voorshands vier leden.

§ MIDDELBURG, 20 Jan. De regtbank heeft gisteren uitspraak gedaan in de drie eerste zaken tegen Arnemuidsche visschers, [be]klaagd van diefstal van strandgoederen van het op den Banjaard verongelukte barkschip *Witte Corneliszoon de With,* vroeger d[oor] ons meer uitvoerig vermeld.

Ten aanzien van het requisitoir van het openbaar ministerie [om] de beklaagden te verwijzen naar den heer procureur-generaal, [is] aangenomen dat het schip was geabandonneerd, bij de vreeze dat [het] verder geheel zou uiteenslaan, en als zoodanig was ongeschikt [voor] bewoning en had opgehouden aan zijne bestemming te beantwoorden.

In de eerste zaak zijn dan ook de vijf eerste beklaagden, in [de] tweede mede de vijf eersten, en in de derde, de zes eerste bekla[ag]den, (de schippers der [illegible]) allen schuldig verklaard aan eenvoudigen diefstal, en veroordeeld ieder tot e[ene] gevangenisstraf van zes maanden.

Voorts is in de eerste zaak eene, en zijn in de tweede, drie vrouw[en] schuldig verklaard aan strafbare medepligtigheid en derhalve ver[oor]deeld tot eene maand gevangenisstraf, en wijders allen solidair i[n de] kosten van het geding.

In de derde zaak alleen is eene vrouw vrijgesproken van de h[aar] ten laste gelegde strafbare medepligtigheid, daar zij slechts lijde[lijk] gedoogd had, dat haar man goederen in hunne woning heeft geborg[en], welke zij op de eerste aanvraag aan de strandvonderij heeft aan[ge]geven.

Ten aanzien van alle veroordeelden zijn als verzachtende omstandigheden aangenomen hunne armoede en gedeeltelijke bekentenis, [en] zoo de gunstige bepalingen van art. 463 wetboek van strafregt jun[cto] art. 20 der wet van den 29 Junij 1854 (*Staatsblad* N°. 102) toegep[ast].

Bij de heden gevolgde uitspraak in de vier andere zaken is dezel[fde] qualificatie der feiten aangenomen, en evenzeer op verzachtende [om]standigheden acht geslagen. Bij de eerste zijn 2, bij de tweede 1, e[n] [bij] de derde mede 1 der beklaagden vrijgesproken van de hun te laste [ge]legde strafbare medepligtigheid, terwijl overigens 19 beklaagden [ter] zake van eenvoudigen diefstal tot eene gevangenisstraf van zes maan[den], en vijf ter zake van strafbare medepligtigheid tot gevangenis[straf] van eene maand zijn veroordeeld, en allen mede solidair in de [kosten].

* WAALWIJK, 20 Jan. Met genoegen verneemt m[en, dat bij] Koninklijk besluit van 14 Januarij jl., aan den heer C[illegible] zeil te Heusden, vergunning is verleend tot oprigti[ng eener] [illegible] fabriek, op het perceel kad. bekend sectie B N°. [illegible] deze gemeente.

ALMELO, 20 Jan. Heden zijn de hier ingevroren [illegible] andere schepen weder vertrokken, zoodat de scheepvaart [illegible] is, zeer tot genoegen der fabriekanten en andere handelaren in [illegible] en Westfalen, alwaar groote behoefte bestaat aan ruwe gronds[toffen] en andere handelsartikelen.

Met vreugde verneemt men, dat het spoorwegplan Utrecht—Zwo[lle] van alle zijden gunstig wordt ondersteund en het vereischte wa[ar]borg-kapitaal zou gestort zijn. Men beschouwt dit als een g[unstig] vooruitzigt voor de lijn Zwolle, Zwollerkerspel, Heino, Raalte, N[ij]verdal, Hellendoorn, Wierden, Almelo naar de grenzen.

Drukkerij P. D. VAN ES.

Handelingen der Staten-Generaal.

Bijvoegsel behoorende tot het Nieuw Amsterdamsch Handels- en Effectenblad van Maandag 23 Januarij 1860, No. 23 (*Tweede Editie.*)

Bekrachtiging van eenige artikelen der verleende concessiën voor den aanleg en de exploitatie van de NOORDER- EN ZUIDER SPOORWEGEN.

VERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS.

(*Vervolg.*)

20. Op de hiervoren reeds aangehaalde artt. 58 en 60 der concessien voor de Noorder- en Zuiderspoorwegen is ook nog de aanmerking gemaakt dat, zoodra de Staat zich in de noodzakelijkheid zien zal om zich, overeenkomstig die bepalingen, in het bezit te stellen der wegen en van al hetgeen daartoe behoort, er alsdan Staatsspoorwegen zullen zijn, waarvan de kosten onmiddellijk betaald moeten worden. Sommige leden achten dit zeer bezwarend, omdat het niet denkbaar is dat de schatkist in staat zoude zijn om zulke groote sommen in eens te voldoen. Het verkrijgen van kostbare staatsspoorwegen is het gevolg van deze artikelen, wanneer men die toepast; en wil men ze niet toepassen, waartoe dan deze bepalingen geschreven.

21. Bij de artt. 76 en 78 der beide concessien wordt bepaald, dat de bestaande of te maken algemeene wetten en verordeningen op het stuk van de politie der spoorwegen van toepassing zijn op de geconcessioneerde. Waartoe dan, vroeg men, bij diezelfde concessien verschillende bepalingen opgenomen, die in de politiewet op de spoorwegen reeds geschreven staan?

22. Eindelijk is nog door eenige leden twijfel geopperd omtrent het regt verstand van art. 82 der concessie voor de Noorderspoorwegen de woorden: het geheele bedrag van het daarvoor verschuldigde enz. moeten volgens de regelen der taal terugslaan op het onmiddellijk voorafgaande „eene jaarlijksche rente van vier en een half ten honderd". Daaruit zou, blijkbaar tegen de bedoeling van het artikel kunnen worden afgeleid, dat die jaarlijksche rente eene som van een en een half millioen gulden zou kunnen bedragen. Uit hoofde van dezen grammaticalen twijfel wenschten deze leden omtrent dit punt eene bepaalde verklaring van de Regering uit te lokken.

Nadat deze uitslag van het onderzoek, in de afdeelingen der Eerste Kamer gehouden, waaraan 33 leden deel genomen hebben, op den 6den Januarij aan de Regering was medegedeeld, is van haar den 17den daaraanvolgende ontvangen deze:

MEMORIE VAN BEANTWOORDING.

1. De taak van de Eerste Kamer wordt in den aanvang van het Verslag, wat de behandeling van het tegenwoordig wets-ontwerp aangaat, uiterst moeijelijk genoemd, omdat de zaak der spoorwegen thans voor de eerste maal aan hare opzettelijke overweging wordt onderworpen, terwijl de andere tak der Vertegenwoordiging in de gelegenheid is geweest, van gedachten te wisselen over de hoofdpunten, die in deze belangrijke aangelegenheid tot velerhande beschouwingen en bedenkingen aanleiding kunnen geven.

De Kamer schijnt die moeijelijkheid niet te vinden in de overweging der vraag, of de verdere aanleg van spoorwegen hier te lande nuttig en noodig is. Immers uit den inhoud van het verslag is op te maken, dat de meerderheid der Kamer in het algemeen gevoelen deelt, dat verdere uitbreiding noodzakelijk of hoogst wenschelijk is.

De moeijelijkheid kan dus, naar het schijnt, alleen gevonden zijn in de overweging, of de bij het voorstel van wet bedoelde lijnen voldoen aan de behoeften en of de uitgeloofde ondersteuning de financiele krachten van den Staat niet te boven gaat. Dan zij echter de bescheiden vraag geoorloofd, of niet juist ten gevolge van die gedachtenwisseling over de hoofdpunten met den anderen tak der Vertegenwoordiging de taak der Eerste Kamer minder moeijelijk is. In de tot nu toe gewisselde stukken en gehouden beraadslagingen is toch de zaak zoodanig toegelicht, dat over de wetsvoordragt naauwelijks iets nieuws te zeggen blijft.

Ongerekend enkele bepaalde vragen, die volgens het tegenwoordig verslag aan de Regering worden gerigt, worden daarin dan ook weinig of geene opmerkingen of bedenkingen aangetroffen, die niet bij de met de andere Kamer gewisselde stukken zijn beantwoord of opgelost. Intusschen zal het verslag op den voet worden gevolgd, voor zooveel noodig met verwijzing naar het antwoord op gelijke vraagpunten aan de andere Kamer gegeven.

Ten slotte dezer zinsnede van het verslag wordt gezegd, dat de Regering reeds een- en andermaal in deze zaak als door de vertegenwoordiging uitgemaakt zou hebben voorgesteld datgene, waarover de Eerste Kamer zich nog nimmer had uitgelaten. Indien gezegden van dien aard in de met de Tweede Kamer gewisselde stukken mogten voorkomen, dan kan daarbij niet anders bedoeld zijn dan het gevoelen door die Kamer te kennen gegeven.

2. Twee punten worden bij deze zinsnede van het verslag aangeroerd. Vooreerst, dat de Raad van State over het tegenwoordig wets-ontwerp niet is gehoord, en ten andere, dat de beide vroeger aangeboden afzonderlijke wets-ontwerpen betreffende de Noorder- en Zuiderspoorwegen in één ontwerp zijn opgenomen.

Wat het eerste betreft zij opgemerkt, dat het niet op nieuw hooren van den Raad van State heeft plaats gehad in overeenstemming met het sedert eene reeks van jaren gevolgde gebruik. Wanneer een wets-ontwerp bij de Tweede Kamer in behandeling is, en daarin veranderingen worden gebragt, wordt de Raad van State daarover in den regel nooit andermaal gehoord. Nu heeft men hier te doen met een reeds behandeld wets-ontwerp ter bekrachtiging van eenige artikelen der verleende concessie voor de Noorder-spoorwegen, waarop de Raad van State is gehoord, welk ontwerp is aangevuld met eene bepaling ter bekrachtiging van eenige artikelen der concessie voor de Zuider-spoorwegen, waarop de Raad van State insgelijks is gehoord geweest. Er heeft hier dus, met betrekking tot het hooren van den Raad, niets anders plaats gehad dan hetgeen ten aanzien van elke andere voordragt van wet dagelijks gebeurt.

Wat het tweede punt aangaat, zijn de redenen, waarom de vroeger afzonderlijk aangeboden wets-voordragten in één ontwerp zijn bijeengevoegd, bij de behandeling der zaak in de Tweede Kamer door de Regering blootgelegd. Het zij geoorloofd daarnaar te verwijzen. Er wordt in het verslag gezegd, dat thans de door de Tweede Kamer genoten vrijheid om voor het eene en tegen het andere wets artikel te stemmen, aan de Eerste Kamer ontbreekt. Dit valt niet te ontkennen. Doch in dit opzigt staat dit ontwerp van wet gelijk met alle andere voorstellen die aan de Eerste Kamer der Staten-Generaal, hetzij onveranderd, hetzij gewijzigd, worden toegezonden, en waarover zij ingevolge de bepaling der Grondwet verpligt is te stemmen zoodanig als zij door de Tweede Kamer zijn aangenomen.

3. De vraag, in al de afdeelingen opzettelijk overwogen, of het aanleggen van spoorwegen hier te lande noodzakelijk is te achten, heeft volgens deze zinsnede van het verslag tot vele en uiteenloopende beschouwingen geleid.

De Regering, het laat zich ligt gissen, is het volkomen met die leden eens, welke die vraag toestemmend hebben beantwoord, en spoorwegen voor ons binnenlandsch en internationaal verkeer onmisbaar noemen. Aan hen, welke op de noodzakelijkheid, zelfs op de wenschelijkheid van dien aanleg wilden hebben afgedongen, en beweerden, dat indien er volstrekte behoefte aan meerdere spoorwegen bestond, zich reeds veel vroeger aanvragen om concessie tot den aanleg zouden hebben voorgedaan, en die aanleg al voor lang zou zijn tot stand gebragt, kan worden geantwoord, dat het sedert meer dan 15 jaren niet aan aanvragen om concessie, noch aan verleende en aanvaarde concessien heeft ontbroken, en dat, indien ver de meeste zonder gevolg zijn gebleven, daaruit niet kan worden afgeleid, dat er geene behoefte aan dit vervoermiddel hier te lande aanwezig was. Eene lange lijst dier verleende concessien vindt men opgeteekend in de Memorie van Beantwoording, van den 22sten April 1859, op het Verslag der Commissie van Rapporteurs van de Tweede Kamer der Staten-Generaal over het wets-ontwerp ter bekrachtiging van eenige artikelen der concessie van den Noorderspoorweg, bladz. 9 en 10.

4. Volgens deze zinsnede van het verslag was men omtrent het hoofddoel, dat men zich bij de rigting, aan de verschillende spoorwegen te geven, moest voorstellen, bijna algemeen van gevoelen, dat eene voor den handel bruikbare verbinding van onze zeehavens met het buitenland te gelijk met eene genoegzame bevordering van het binnenlandsch verkeer beoogd moest worden. Die beide belangen zijn niet geheel te vereenigen. Voor het binnenlandsch verkeer is het wenschelijk, dat zoo vele belangrijke gemeenten, als mogelijk is, aan de lijn worden gebragt. Voor het internationaal verkeer daarentegen zouden lijnen, in de kortste, regtste rigting van onze zeehavens naar het buitenland loopende, de beste zijn. Is dit laatste voor den handel van belang, het eerste mag niet uit het oog worden verloren. Niet alleen brengt het binnenlandsch verkeer in het algemeen het meest op, maar wanneer eene zeer aanzienlijke ondersteuning uit 's lands kas wordt verleend, dan mag het, gelijk in het verslag door hen, die aan het binnenlandsch verkeer boven het internationale de voorkeur wilden hebben toegekend, billijk heten, de verschillende deelen van het land zooveel mogelijk in de voordeelen der onderneming te doen deelen. Nu is bij het bepalen der lijnen er naar getracht, die twee tegenstrijdige belangen zoo goed mogelijk te vereenigen.

5. Blijkens deze zinsnede van het Verslag is in de afdeelingen de vraag ter sprake gebragt, of men aan staatsspoorwegen dan wel aan geconcessioneerde de voorkeur moet geven. Terwijl verscheidene leden meenden, dat deze vraag, als naar hun inzien van meer theoretischen aard, bij het onderzoek dezer voordragt geene beantwoording scheen te vereischen, werd daartegen aangevoerd dat, bijaldien de voordragt door de Kamer niet wierd aangenomen, het dan voor de Regering van veel belang kon zijn, te weten, hoe de leden der Eerste Kamer omtrent dit punt gestemd zijn. Dit doel schijnt echter, wanneer men den verderen inhoud van dit gedeelte van het verslag raadpleegt, niet bereikt. Het blijkt alleen dat de vraag, gelijk die gesteld scheen, tot vele en zeer uiteenloopende gevoelens heeft geleid. Doch dit daargelaten, zij het geoorloofd te verwijzen naar hetgeen, bij de behandeling der zaak met de Tweede Kamer, tegen het aanleggen van Staats-spoorwegen door de Regering is aangevoerd. Mogt het wets-ontwerp onverhoopt den bijval der Eerste Kamer niet erlangen, dan zal behooren te worden overwogen op welke wijze het spoedigst en hetbest tot bevrediging van het algemeen verlangen naar den aanleg van spoorwegen is te geraken.

De vrees van verscheidene leden, dat de aanneming van het wets-ontwerp zou leiden tot den aanleg van vermomde Staats-spoorwegen, mag, naar het schijnt, ongegrond worden genoemd. De Regering zal op den aanleg en exploitatie van de voorgestelde spoorwegen toezigt hebben, zij zal er meer toezigt op hebben dan op niet gesubsidieerde wegen; maar de concessionarissen zullen toch in hun beheer volkomen vrij zijn.

6. Met betrekking tot het aantal en de rigting van de voorgedragen lijnen in het algemeen, hebben zeer vele leden bezwaren doen gelden. Aan de eene zijde oefende het bezwaar der rentegarantie grooten invloed op de beoordeeling uit. Aangezien de last dier garantie op den Staat drukte en door alle ingezetenen gedragen wordt, zou het billijk zijn, dat zooveel mogelijk ook aan allen een gelijk aandeel in het voordeel der spoorweglijnen verzekerd werd en bijv. een geheel gewest, gelijk Noord-Holland, van die voordeelen niet ware uitgesloten. Aan de andere zijde had men gewenscht dat een meer beperkt stelsel van lijnen ware voorgedragen. Men meende dat daardoor beter zou zijn te gemoet gekomen aan het algemeen belang van het geheele vaderland, terwijl nu door te veel uitbreiding aan het geheele spoorwegnet te geven in eens te groote lasten op den Staat werden gelegd en de uitsluiting van sommige deelen des lands van het voordeel, aan andere toegekend, dubbel onregtvaardig werd.

Uitbreiding en inkrimping staan hier tegen elkander over.

Bij de toelichting van de beide afzonderlijke wets-ontwerpen voor de Noorder- zoowel als voor de Zuiderspoorwegen, die in de tegenwoordige wetsvoordragt, waarin die twee ontwerpen zijn vereenigd, zijn voorafgegaan, zijn de redenen ontwikkeld, die tot de keuze der voorgestelde lijnen hebben geleid.

Na al hetgeen ter verdediging dier lijnen in de tot nu toe gewisselde stukken en gehouden beraadslagingen is aangevoerd, zal zeker eene nieuwe verdediging van die lijnen tegenover algemeene beschouwingen, gelijk die in deze paragraaph van het Verslag worden aangetroffen, niet worden gevorderd. Bij ontstentenis van nieuwe argumenten, zou niet overblijven dan eene herhaling van hetgeen reeds vroeger is gezegd.

Hoezeer van het belang eener spoorwegverbinding tusschen Amsterdam en het Nieuwe Diep overtuigd, heeft de Regering deze lijn in hare voorstellen niet opgenomen, eensdeels omdat niet in alle deelen des Rijks te gelijk de aanleg van spoorwegen, met ondersteuning uit 's Rijks kas, kan worden ondernomen; en anderdeels omdat, bij het bestaan eener gemeenschap tusschen Amsterdam en het Nieuwe Diep, het aanleggen van een spoorweg tusschen die gemeenten uitstel scheen te kunnen lijden.

Dat het internationaal verkeer door de voorgedragen lijnen niet zou zijn verzekerd, zoo als door eenige leden wordt beweerd, kan in geenen deele worden toegegeven. Er schijnt integendeel van de voorgestelde lijnen te mogen gezegd worden, dat daarin de twee tegenstrijdige belangen van binnenlandsch en internationaal verkeer zoo goed mogelijk zijn vereenigd.

Tegen de verleende voorkeur aan de concessionarisen tot het leggen en exploiteren van spoorwegen van Leeuwarden over Heerenveen naar Meppel, van Groningen naar de Hannoversche grenzen, van Tilburg naar Turnhout en van Eindhoven naar de Belgische grenzen, zijn door onderscheidene leden bedenkingen geopperd. Zij gaven hunne vrees te kennen, dat nijvere ondernemers daardoor teruggehouden zullen worden om voor die lijnen concessie aan te vragen, zoodat die voorkeur aldus aan het tot stand komen dezer wegen duurzaam in den weg zou kunnen staan. Die vrees zal blijken niet gegrond te zijn, wanneer wordt gelet op hetgeen in de betrokken artikelen der concessien staat geschreven: „Wanneer door anderen concessie tot het aanleggen en exploiteren van die wegen, geheel of gedeeltelijk, wordt gevraagd, stelt de Minister van Binnenlandsche Zaken, onder mededeeling der voorwaarden, een termijn, binnen welken de concessionarissen zich moeten verklaren, of zij van de voorkeur gebruik willen maken of niet. Laten zij dien termijn zonder het geven van antwoord verloopen, dan is de voorkeur voor die wegen, waarvoor concessie gevraagd wordt, vervallen". Zijn er dus nijvere ondernemers, die voor die lijnen concessie willen vragen, de verleende voorkeur behoeft hen daarvan niet terug te houden. Zij zullen slechts hebben af te wachten den tijd die noodig is, om de concessionarissen in de gelegenheid te stellen, zich over de aanvaarding der concessie op de door den Minister van Binnenlandsche Zaken gestelde voorwaarden te verklaren, welke voorwaarden hun zullen worden voorgelegd, indien de concessionarissen niet bereid worden gevonden het werk uit te voeren. Wanneer zich de ondernemingszucht dus openbaart, zal, hetzij door middel van de bestaande onderneming, hetzij door eene andere, het werk kunnen worden tot stand gebragt.

7. In deze zinsnede van het Verslag worden de bedenkingen medegedeeld, waartoe de concessie van den Noorderspoorweg aanleiding heeft gegeven. Volgens sommige leden had de aansluiting van dien weg aan de Zuiderspoorweg in het midden des lands, te Utrecht, moeten zijn bepaald. Vele andere achten de verbinding met het buitenland ontoereikend, de belangen van Friesland waren daarbij voorbijgezien, Groningen bepaald van het buitenland afgesneden en aan den zoo luide uitgedrukten wensch eener verbinding van Groningen met Leer of Aschendorf was geen gevolg gegeven.

De aansluiting van den Noorder- aan den Zuiderspoorweg, in het midden des lands, te Utrecht.

Bestond de Rhijnspoorweg niet, moesten de IJsselsteden niet onderling en met Arnhem worden verbonden, was het slechts te doen om eene kortere verbindingslijn van de groote Hollandsche koopsteden met Duitschland en de Noordelijke provincien, dan zou het punt Utrecht in aanmerking kunnen komen. Thans kan dit, naar het inzien der Regering, het geval niet zijn. Hetzij geoorloofd te verwijzen naar hetgeen ter toelichting en verdediging dezer zienswijze is vervat in de Memorie van Antwoord op de verslagen der Tweede Kamer, van den 22sten April 1859 en van den 26sten October van dat jaar.

De belangen van Friesland voorbijgezien.

Het schijnt dat het inzigt juist is van die leden der Kamer, die volgens de onderwerpelijke zinsnede van het verslag hebben opgemerkt, dat de weg van Groningen naar Meppel voor het personenvervoer belangrijker geacht moet worden dan die van Leeuwarden naar Meppel, en dat de lijn van Groningen door Drenthe en de IJsselsteden dit vervoer meer bevorderen zal, dan een weg dwars door Overijssel en door de Veluwe gelegd.

Dat de belangen van Friesland bij de keuze dier lijn zijn voorbijgezien, kan niet worden toegegeven. Harlingen, Leeuwarden en Groningen worden regtstreeks verbonden. Komt later eene verbinding van Groningen met Leer of Papenburg tot stand en wierd die lijn met Bremen en Hamburg verbonden, dan zouden Harlingen en Leeuwarden in die rigting den korst mogelijken weg naar de Noord-Duitsche spoorwegen verkrijgen. Wordt de lijn van Meppel op Groningen aangelegd, dan zal, wanneer daaraan voor de haven van Harlingen behoefte ontstaat, de lijn van Leeuwarden naar Meppel zeker volgen. Wanneer men let op de groote uitbreiding die binnen de twintig laatste jaren aan het net van spoorwegen in de ons omgevende landen gegeven is, dan valt het redelijkerwijze niet te betwijfelen, dat het in Nederland niet blijven zal bij de wegen, die volgens deze voordragt thans zullen worden gemaakt.

De redenen die er toe geleid hebben, de directe verbinding van Groningen langs Assen naar Meppel, niettegenstaanne hetgeen in het voordeel van een weg hetzij over Beetsterzwaag hetzij over Heerenveen is aangevoerd, niet te verlaten, vindt men omstandig ontwikkeld in de hiervoren reeds vermelde Memorie van Antwoord van 22 April 1859, bladz. 6.

Groningen bepaald van het buitenland afgesneden en aan den zoo luid uitgedrukten wensch eener verbinding met Leer of Aschendorf geen gevolg gegeven.

Groningen wordt, hoewel langs een omweg, met Duitschland over Rheine verbonden. Zoo lang de lijn van Groningen naar Leer of Papenburg niet verder dan de Hannoversche Westbaan wierd doorgetrokken, zou zij alleen het voordeel hebben der locale verbinding met Groningen, Leeuwarden en Harlingen, en zou zij de kwijnende Hannoversche Westbaan voeden ten koste van den Nederlandschen spoorweg van Groningen over Zutphen naar Rheine, zonder dat de tijdwinst, door de reis langs de Hannoversche lijn te verkrijgen, van eenig noemenswaardig belang kan zijn.

Hoezeer dus geenszins het nut der verbinding van Groningen met de Hannoversche spoorbanen over Leer of Aschendorf is te ontkennen, zou dit voor alsnog minder groot zijn, dan sommigen meenen.

In het Verslag van de commissie van Rapporteurs der Tweede Kamer van den 15 October 1859 werd, onder andere, gevraagd, of de Regering sedert de laatste behandeling van dit punt iets naders vernomen had wegens het verleenen van concessie voor eene lijn van Oldenburg naar Bremen, en of zich bij voortduring neiging bij de Hannoversche regering liet onderstellen om, indien de lijn Harlingen-Groningen de grenzen bereikte, de aansluiting met Leer of Aschendorf te doen plaats hebben.

Op de eerste vraag (zie de Memorie van den 26 October 1859, bladz. 7) werd ontkennend geantwoord. Sedert is vernomen; dat de handel van Bremen wel het verlangen heeft te kennen gegeven dat spoedig een spoorweg van daar naar Oldenburg mogt worden aangelegd, doch dat aan een gunstigen uitslag van zoodanige onderneming werd getwijfeld, en dat, welk gevolg daaraan eventueel mogt worden gegeven, er weinig uitzigt scheen te bestaan, dat van de zijde van de Hannoversche regering gelden voor de verlenging van de lijn op Hannoversch gebied van Oldenburg tot Leer zouden worden toegestaan. In dat geval zou zich de medewerking van Hannover bepalen tot de aansluiting en doortrekking van de Westbaan tot de Nederlandsche grenzen en zou dus, ten minste aanvankelijk de verbinding met Bremen en Hamburg en de daarmede in verband staande Noord-Duitsche banen worden gemist, en alleen worden verkregen eene verbinding met Rheine langs de Westbaan, die men evenzeer en zonder noemenswaardig tijdverlies over Zutphen erlangt.

Ten slotte is gevraagd, vooreerst waarom aan de Staten van Groningen geen antwoord is gegeven op hunne ruim voor drie jaren gedane aanvraag om concessie tot den aanleg van eenen spoorweg van Groningen over Winschoten naar Aschendorf.

Die aanvraag, welke onder dagteekening van den 24 Julij 1857 is gedaan en aanleiding gaf tot vernieuwing der briefwisseling met Hannover over de aansluiting en de verdere doortrekking tot de Westbaan, werd aanvankelijk voor geene inwilliging vatbaar geacht, omdat, mogt er van die lijn bij de toen aan te bieden wetsvoordragt sprake zijn, het verleenen van eene concesie voor al de lijnen in het noorden des lands boven het geven van partiele concessien te verkiezen scheen. Eene beantwoording der aanvraag werd intusschen hangende de overweging over de keuze der lijnen onnoodig geacht. Zij werd vervolgens overbodig toen in de wetsvoordragt, welke bij Koninklijke boodschap van den 11den October 1858 aan de Tweede Kamer werd ingezonden, de lijn Groningen-Leer niet was begrepen.

Ten andere is gevraagd, of de concessionarissen voor de lijn Utrecht-Amersfoort-Zwolle het voorbehoud hebben gemaakt dat zij zich, wanneer de onderwerpelijke wetsvoordragt niet mogt worden aangenomen, aan de hun verleende concessie konden onttrekken. Op deze vraag is het antwoord ontkennend.

8. Bij het onderzoek betreffende den Zuiderspoorweg konden, zoo als in deze zinsnede van het verslag gezegd wordt, vele leden hunne goedkeuring niet geven aan de ter zijde stelling in deze concessie van de belangen van Noord-Holland en Utrecht. Zij waren van oordeel dat Amsterdam en 's Hertogenbosch daardoor schade zullen lijden. Het voordeel van een gedeelte van Zuid-Holland en Noord-Braband kon, naar het gevoelen dier leden, niet opwegen tegen het nadeel dat aan Amsterdam, Utrecht en 's Hertogenbosch wordt toegebragt. Men achtte het onstaatkundig, aldus naijver tusschen groote handelsplaatsen op te wekken, en meende, dat de hoofdbelangen van Noord- en Zuid-Holland veel meer bevorderd zouden zijn geworden door eene aansluiting van de Noorder- aan de Zuiderlijn in het midden des lands, hetzij te Utrecht over Kuilenburg, hetzij te Maarsbergen over Amerongen.

Waaraan het moet worden toegeschreven dat geen spoorweg tusschen Amsterdam en het Nieuwe Diep, voor zoover men dit terzijde-stelling van Noord-Holland mogt heeten, in deze voordragt werd opgenomen, is hiervoren bij de behandeling van § 6 opgegeven. Waarom Utrecht, hier eene handelsplaats genoemd, niet als punt van aansluiting van de Noorder- aan de Zuiderlijn is gekozen, is bij de voorafgaande paragraaph nader toegelicht. Waarom de weg niet over Kuilenburg of Maarsbergen wordt genomen, vindt zijn grond in de keuze der rivierovergangen.

In de Memorie van Beantwoording van de Regering aan de Tweede Kamer, van den 8sten September 1859, is op bladz. 2 in het breede vermeld, dat het vorige Kabinet voornemens was aanvankelijk slechts één rivierovergang met bruggen in aanmerking te brengen, namelijk van Maarsbergen langs Tiel naar 's Hertogenbosch; dat echter daarvan is afgezien, omdat het raadzamer scheen twee rivierovergangen, de eene in de rigting van Arnhem op Nijmegen en de andere in de rigting van Rotterdam en Dordrecht tot over den Moerdijk, aan te nemen. Ten einde niet in herhaling te vervallen, wordt met opzigt tot dit punt naar den inhoud van dat antwoord, bladz. 2 en volgg., verwezen.

Welke bezwaren er tegen de rivierovergangen in de rigting van Utrecht-Kuilenburg-'s Hertogenbosch, naar het gevoelen der Regering, aanwezig zijn, is in het jongste antwoord aan de Tweede Kamer, van den 26sten October 1859, nadat die lijn aldaar meer bepaald ter sprake was gebragt, insgelijks in het breede ontwikkeld. Het zij vergund, aangezien geene nieuwe argumenten in het voordeel dier lijn in dit gedeelte van het Verslag worden aangetroffen, ook naar bladz. 8 en volgg. van dat antwoord te verwijzen.

Dat de hoofdbelangen van Noord- en Zuid-Holland bij het aannemen van de voordragt zouden worden gekrenkt, Amsterdam vooral zou worden benadeeld, het kan thans evenmin als in de met de Tweede Kamer gewisselde stukken worden toegegeven. De Regering kan zich veeleer vereenigen met het gevoelen dier leden, die, volgens het slot van de onderwerpelijke zinsnede van het verslag, de grieven, die ten behoeve van Amsterdam geopperd worden, niet vrijspreken van overdrijving, en erkennen, dat, hoezer Rotterdam in het spoorwegverband met Noord-Braband en Belgie voorregten boven Amsterdam zal genieten, door de lijn over Arnhem en Nijmegen derwaarts voor Amsterdam ook een weg zal geopend worden; dat daarenboven het verschil in den afstand voor de beide groote handelsteden van geene groote beteekenis is; dat, bij afwijking van het bestaande plan, Dordrecht geheel af-

gezonderd zou blijven liggen en de gemeenschap met Zeeland onvolkomen zou zijn.

9. Door de voorstanders eener aansluiting van de Noorder- en Zuiderspoorwegen in het midden des lands, wordt beweerd, dat het maken van overgangen der rivieren op twee plaatsen, aan de oost- en aan de westzijde des lands, geenszins noodzakelijk te achten is, en dat eene centrale aansluiting zich ook daardoor aanbeveelt, dat men langs dien weg met ééne overbrugging der rivieren kan volstaan. Zij gaven daaraan de voorkeur, dewijl het overgaan te Arnhem en te Nijmegen met het oog op ijsverstoppingen en inundatien oneindig gevaarlijker scheen te zijn dan te Kuilenburg, hetgeen, huns inziens, uit eene onnervinding van vele jaren is gebleken; daardoor zouden dan tevens de moeijelijkheden worden ontgaan, die zich ten aanzien eener overbrugging van het Hollandsch Diep tusschen Willemsdorp en Moerdijk, waarvan de kosten bijna niet te berekenen zouden zijn, zullen voordoen.

Bij het ontwerpen van een algemeen spoorwegstelsel voor Nederland, is zeker eene der moeijelijkste en gewigtigste vragen de overbrugging der hoofdrivieren. Het was dan ook eerst na zeer rijp beraad, dat twee overgangslijnen in het aangeboden spoorwegplan werden opgenomen. Welke bedenkingen ook tegen dit plan kunnen in het midden gebragt worden, geene behoorlijke verbinding der noordelijke en zuidelijke deelen van het Rijk schijnt te kunnen worden verkregen, zonder tot den aanleg van twee overgangen te besluiten. Dat het aannemen van eene centrale lijn het voordeel zou hebben dat men de rivieren slechts eenmaal, en niet te Nijmegen en te Arnhem zou behoeven over te gaan, wordt toegestemd. Maar er kan niet worden toegegeven, dat die overgangen te Arnhem en te Nijmegen, met het oog op ijsverstoppingen en inundatien, oneindig gevaarlijker zouden zijn dan die te Kuilenburg. In de gewisselde stukken met de Tweede Kamer is dit punt zeer breedvoerig behandeld, en ook na al hetgeen daartegen later werd ingebragt, moet de Regering bij haar gevoelen blijven, dat de gevaarlijkste lijn die is, waarbij de Noorder-Lekdijk bovendams wordt bedreigd. Eene doorbraak toch van dien dijk kan 220,000 bunders land, waaronder groote en diepe droogmakerijen, en vele steden in de provincien Utrecht, Noord- en Zuid-Holland in gevaar brengen. Daarbij komt nog, dat de Lekdijken, hoeveel verbeteringen zij ook hebben ondergaan, bij de door de Regering geraadpleegde deskundigen bij voortduring eenige vrees voor hun waterkeerend vermogen blijven inboezemen.

Het bezwaar van den ondergang over het Hollandsch Diep is geenszins ligt te tellen. Intusschen zijn er geene redenen om terug te komen van de meening, dat de aldaar te leggen brug met behoorlijke afmetingen voor ongeveer acht millioen gulden kan worden gebouwd.

Breed zijn door onderscheidene leden de gevaren uitgemeten, bij ijsgang te duchten van de bruggen, over onze hoofdrivieren te leggen. De gevoelens omtrent die gevaren zijn niet eenparig; vele leden zagen daarin wel groote bezwaren, doch meenden, dat een bruikbaar spoorwegstelsel zonder dit middel voor ons vaderland niet is te verkrijgen. Dit is ook de meening der Regering. Zij heeft zich wel de bezwaren de rivierovergangen verbonden, niet ligt voorgesteld, maar meent, dat door het nemen van gepaste voorzorgmaatregelen zoo niet geheel, dan toch grootendeels aan die bezwaren kan worden te gemoet gekomen. Blijft er dan nog eenig gevaar bestaan, men mag aannemen, dat het zeer gering te achten is: wiskunstige zekerheid kan hieromtrent niet wel worden verkregen.

Ten aanzien van den overgang bij den Moerdijk is gevraagd, of het niet veel aannemelijker ware, dien door middel van een stoomvlot te bewerkstelligen. Dit middel zou zeer goed aan den Moerdijk toe te passen zijn op gelijke of soortgelijke wijze als in het naburig Pruissen te Ruhrort geschiedt. Aanvankelijk bestond dan ook daartoe het voornemen. Later is evenwel begrepen dat geene behoorlijke verbinding der noodelijke en zuidelijke spoorwegen in deze rigting ware verkregen, zoo zij van eene brug verstoken bleef. Zoowel voor de reizigers als voor de vrachtgoederen is het een zeer groot ongerief, wanneer men aan den eenen oever der rivier van den spoorweg op stoomboot of stoomvlot moet overgaan, om die aan den anderen oever, na een overtogt van 15 of 20 minuten, wederom te verlaten; bij ijsgang kon dat ongerief groot zijn, Daarom is bij nadere overweging besloten, al dadelijk tot den aanleg van de brug over te gaan, en niet eerst eene kostbare inrigting te stichten, die weldra zou blijken aan de behoeften van den tijd niet te voldoen en daarom al spoedig door eene brug zou moeten vervangen worden.

Eene inrigting als te Ruhrort is kostbaarder dan schijnt ondersteld te worden. De kosten hebben daar bedragen 1):

twee heftorens	*f*	176,750
twee beweegbare bruggen . .	"	17,675
twee stoomtuigen	"	56,560
twee stoomtuiggebouwen . .	"	42.420
twee havens	"	1,634,938
een stoomschip	"	132,562
Alzoo te zamen .	*f*	2,060,906

Aan het denkbeeld om de gelden, voor de brug aan den Moerdijk bestemd, te gebruiken voor het maken van eene lijn over Kuilenburg, zou niet wel gevolg kunnen gegeven worden, al mogt het beschikbare geld daartoe toereikende zijn, hetgeen geenszins het geval is. Evenzeer toch als thans het maken van twee rivierovergangen raadzaam is te achten, ware het gelijktijdig aanleggen van drie overgangen onraadzaam. Daardoor zou aan de gemeenschap te water meer ongerief worden veroorzaakt dan in het belang van de behoorlijke gemeenschap te land noodig is.

Eindelijk waren er nog verschillende leden, die het maken der bruggen niet aan de particuliere nijverheid wilden toevertrouwd hebben, maar door den Staat wenschen te zien geschieden. Voor de publieke veiligheid zou zoo doende, naar het inzien dier leden, beter kunnen worden gewaakt. — Met de andere leden, die dit gevoelen hebben weêrsproken. is de Regering het eens, dat voor deze werken eene voldoende zekerheid kan gelegen zijn in het toezigt dat van rijkswege daarop zal worden uitgeoefend. Bovendien mag niet onopgemerkt blijven, dat eene vermenging van uitvoering des werken tusschen den Staat en de particuliere nijverheid tot vele verwikkelingen kan aanleiding geven en groote moeijelijkheden zou ten gevolge kunnen hebben. Zoo b. v. de brug, die van staatswege zou worden gebouwd, niet in tijds gereed was, zouden ligt de ondernemers van den spoorweg dien ten gevolge aanspraak op schadeloosstelling maken en winstderving doen gelden. Het is bovendien raadzaam, dat het geheele werk door ééne hand wordt ten uitvoer gelegd.

10. Dat het aantal lijnen voor den Zuiderspoorweg veel te groot is, kan niet worden toegestemd. Zal eene behoorlijke verbinding worden verkregen, dan schijnt geene der voorgestelde lijnen te kunnen worden gemist. Zoo voor andere provincien niet meer lijnen zijn voorgedragen, het is een gevolg der overtuiging, dat men niet te veel in eens mag ondernemen, en dat door het gedane voorstel de grens bereikt is van hetgeen thans schijnt te kunnen worden ondernomen.

Men heeft gewezen, als bewijs van te groote weelde, op de twee aansluitingen met Duitschland, te Venlo en te Roermond. Reeds is in de stukken, gewisseld met de Tweede Kamer, aangetoond dat het doel, dat men zich met elke dier aansluitingen voorstelt te bereiken, niet hetselfde is. De lijn Venlo-Vierssen moet strekken tot verbinding der Noord-Brabandsche en vooral van de Zeeuwsche lijn te Ruhrort met de spoorwegen in Noord-Dutschland, en met die welke te Dusseldorp te zamen komen. Daarentegen heeft de verbinding van Roermond met de meer zuidelijke spoorwegen de strekking om over Erkelens naar Duren te worden verlengd en aldaar de uit het zuiden komende spoorweglijn te ontmoeten, terwijl tevens eene meer directe verbinding met het zoo nijvere Eifeldal zou zijn verkregen.

Men heeft ook gewezen op de beide wegen van Nijmegen naar Venlo en van Grave naar Nijmegen, en beweerd dat de eerstgenoemde gemist kon worden; omtrent welke lijn door andere leden werd aangemerkt dat zij op den regter Maasoever door eene barre streek zal loopen en beter te plaatsen ware op den linker rivieroever.

De lijn van Nijmegen naar Venlo mag echter beschouwd worden als de natuurlijke doortrekking van de lijn, die van Groningen te Arnhem en te Nijmegen komt. Die lijn zal Amsterdam aan de eene zijde en de noordelijke provincien aan de andere zijde in de kortste rigting in gemeenschap brengen met Maastricht, en van daar over Luik met de Fransche spoorwegen. Die lijn loopt wel door eene weinig bevolkte streek, maar daar staat tegenover dat de kosten van aanleg ook gering zullen zijn. Wilde men den weg langs den linkeroever der Maas aanleggen, het zou te bezien staan, of de meerdere onkosten en de omweg zouden opgewogen worden door de meerdere opbrengst, die de weg in eene meer bevolkte landstreek voor de onderneming zou beloven.

Omtrent de lijn van Nijmegen over Grave naar 's Bosch kan opgemerkt worden. dat ook deze is te beschouwen als de eigenaardige en natuurlijke verlenging van den weg, die uit het noorden komt. Voor de bewoners toch van de noordelijke provincien is de weg van Arnhem over Nijmegen naar 's Hertogenbosch de kortste weg om te 's Hertogenbosch en te Tilburg te komen.

1) Zie Verhandelingen van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs 1859—1860, bladz. 18.

Ook de lijn van Tilburg over Eindhoven naar Helmond en Venlo werd door een aantal leden niet goedgekeurd. Naar het gevoelen dier leden zou eene regtstreeksche verbinding met Roermond meer bevorderlijk zijn geweest voor het internationaal verkeer, daar men aldus te gelijk een dadelijk verband met Gladbach en met Keulen had verkregen en het binnenlandsch verkeer daarbij geene schade zou hebben geleden.

Zoo als hierboven reeds werd opgemerkt, is de verbinding van den Noord-Brabandschen en vooral van den Zeeuwschen spoorweg met de spoorwegen in het noorden van Duitschland en met Dusseldorp gezocht in de lijn Venlo-Vierssen, waardoor de rigting op Venlo zich aanprees. Dit is ook gedaan, dewijl de belangen van 's Rijks defensie beter worden behartigd door een rivieroverhang te Venlo dan door een te Roermond. Buitendien kon eene aansluiting met de noordelijke spoorwegen in Duitschland door eene lijn van Tilburg op Roermond en Gladbach minder goed bereikt worden, daar die twee plaatsen daartoe te zuidelijk zijn gelegen.

Evenzoo bleek 's Hertogenbosch te Noordelijk te liggen, om in de directe verbindingslijn naar Noord-Duitschland, bij Ruhrort, te worden opgenomen. Dit scheen ook niet meer noodzakelijk, indien 's Hertogenbosch werd opgenomen in de lijn, die van Tilburg naar Nijmegen en Arnhem zal loopen. Dat Tilburg daardoor meer centraalpunt wordt, zoo als in het verslag wordt opgemerkt, kan niet worden ontkend. Maar daaruit volgt geenszins, zoo als beweerd wordt, dat 's Hertogenbosch zou worden afgesloten van die deelen van Noord Braband, waarmede het zoovele handelbetrekkingen heeft; alleen zal men het nadeel van eenen minderen of meerderen omweg ondervinden, en zulke omwegen geven op spoorwegen geen aanleiding tot groot ongerief.

De leden, die de zoo even besproken bedenking hebben geopperd, gaven te kennen, dat in elk geval, wanneer de zaak zoo moet blijven, dan de lijn van Tilburg naar 's Hertogenbosch te gelijk aangelegd en in exploitatie zal gebragt moeten worden met die van Breda naar Tilburg. De Regering is overtuigd, dat dit geheel ligt zoowel in het belang van 's Hertogenbosch als in dat van de spoorwegondernemingen. Zij houdt zich dan ook overtuigd, dat aan het hieromtrent uitgedrukt verlangen zal voldaan worden.

11. De Zeeuwsche spoorweglijn werd door sommige leden sterk aangeprezen. Met dat gevoelen wordt gaarne ingestemd. Geenszins aannemelijk schijnt de meening der leden, die den aanleg dier lijn thans ontijdig noemen, en beweren, dat de daarvan te verwachten opbrengst met de hooge uitgaven in geen genoegzaam verband zou staan; dat alleen Zuid-Beveland en Walcheren zouden worden gebaat; dat Vlissingen bezwaarlijk tot eene groote handelsplaats zou zijn te verheffen; dat de Zeeuwsche spoorweg meer in het belang van Antwerpen dan van onzen eigen handel zou wezen.

Het is algemeen bekend met hoeveel aandrang in Zeeland de spoedige aanleg van deze spoorweglijn wordt voorgestaan, hoe die verbinding dáár met eene eenparigheid wordt gewenscht, die welligt elders voor geene zoo groote lijn bestaat. Hierin is grond te vinden voor de meening, dat die lijn de algemeene belangen van Zeeland allezins zal bevorderen, al zal zij niet alle eilanden aandoen en ook Staats-Vlaanderen niet in verbinding brengen. Wanneer een werk zoo aller wenschen bevredigt, kan het niet ontijdig genoemd worden; inzonderheid niet, als, zoo als het geval is, niet meer te gelijk wordt ondernomen dan de krachten toelaten, waarover men beschikken kan.

Dat de te verwachten opbrengst niet in evenredigheid zou staan met de groote kosten, voor den aanleg van den weg vereischt, is eene onderstelling waartegenover staat het gevoelen van velen, dat van de Zeeuwsche lijn eene zeer groote opbrengst is te verwachten. De ondervinding alleen kan hier beslissen. De Zeeuwsche lijn schijnt geroepen, eene geheel nieuwe verbinding van het vasteland met de zoo algemeen en zoo gunstig bekende diepe haven van Vlissingen tot stand te brengen. Nieuwe bronnen van verkeer zullen hierdoor kunnen worden geopend, zonder dat het mogelijk zij vooraf te berekenen hoe mild die bronnen zullen vloeijen. Ofschoon die toekomst onzeker is, de beste verwachting schijnt van die lijn te mogen worden gekoesterd, niet alleen voor het direct verkeer van Vlissingen of Middelburg naar Noord-Braband, Limburg en Duitschland, maar ook voor het verkeer met de groote Nederlandsche handelsplaatsen. Waar eigen handel op eenigzins groote schaal gedreven wordt, bestaat behoefte aan vele inrigtingen, die in Zeeland thans niet of slechts in geringe mate aanwezig zijn. Naar mate van toenemende behoefte zullen zich die instellingen evenwel meer en meer in Zeeland ontwikkelen. Intusschen zijn die inrigtingen in de Hollandsche koopsteden voorhanden, en de handelsconnectien, die vooreerst in Zeeland zullnn gemist worden, zullen in ruime mate in de Hollandsche koopsteden worden aangetroffen. Wanneer er dus voordeel in ligt voor de zeeschepen om hunne ladingen te Vlissingen te lossen, dan zal, wanneer de gemeenschap met het binnenland goed is verzekerd, het ligt gebeuren dat die ladingen naar de Hollandsche koopsteden worden overgebragt. Ook is het bekend hoe op Vlissingen meermalen werd gewezen als op eene haven bij uitnemendheid geschikt als uitgangspunt van eene transatlantische zeevaart. De voordeelen die deze voorhaven daardoor kan verkrijgen, zouden, men moet het erkennen, aan Antwerpen verzekerd zijn, en de Hollandsche koopsteden daarvan verstoken zijn, zoo zij niet te gelijk in het bezit kwamen eener goede en regtstreeksche spoorwegverbinding met Vlissingen. Het is op deze overweging dat het gevoelen steunt, dat het ook voor de Hollandsche havens van belang is, de dadelijke verbinding van Holland met Middelburg en Vlissingen zooveel mogelijk te bevorderen. Dat de Zeeuwsche spoorweg in den winter ook voor Antwerpen nuttig kan zijn, lijdt geen twijfel. Maar de ondernemers van het werk en de bij het transit betrokken Nederlandsche belangen zullen dan ook worden bevoordeeld. Bovendien zal dit voordeel der Belgische handelsstad ruimschoots worden opgewogen door de bevordering der belangen van Zeeland en van de Hollandsche koopsteden.

In drie afdeelingen is bepaald gevraagd, of de concessie, in de tijd verleend aan de maatschappij tot indijking der op- en aanwassen in de Ooster-Schelde, al dan niet is ingetrokken.

Hierop kan worden geantwoord, dat, hoezeer geen twijfel kan bestaan, of het regt dier maatschappij op hare concessie moet als vervallen worden beschouwd, echter, daar het bij Koninklijke boodschap van den 17den Maart 1859 aangeboden wets-ontwerp is afgestemd door de Tweede Kamer, waarschijnlijk de weg van regten zal moeten worden ingeslagen, om deze zaak tot een einde te brengen.

12 en 13. Ook met het oog op hetgeen in § 3 van het verslag is gezegd, schijnt het er voor te mogen worden gehouden, dat de stelling, in § 12 opgenomen: „de beschouwing van de finantiele aangelegenheid oefent eenen overwegenden, ja beheerschenden invloed uit op die van het geheele onderwerp," alleen betrekking heeft op de meening van vele leden, dat de offers, uit het wets-voorstel voortvloeijende, al te zwaar geacht moeten worden, dat zij de krachten der schatkist te boven gaan. Dit toch mag wel als vaststaande worden aangemerkt dat, indien men in het geheel geene ondersteuning van staatswege wil verleenen voor den aanleg van spoorwegen, die aanleg nog langen tijd verschoven zal worden. Het hoofdpunt in beschouwing is: wil men spoorwegen? wil men ondersteuning verleenen van staatswege voor den aanleg daarvan? En worden deze vragen toestemmend beantwoord, dan komt de vraag voor, reeds op bladz. 18 der Memorie van Beantwoording, van 26 October 1859, gedaan, of men de verlangde zaak der noodzakelijken prijs waardig keurt.

De eerste vraag is dus, of de voorgedragen opofferingen de krachten der schatkist te boven gaan. Dat de omvang en het gewigt dier opofferingen door de Regering nooit in de schaduw gesteld of te licht gesteld zijn, levert de geheele behandeling der zaak menigvuldige en herhaalde bewijzen op. Maar dat zij te zwaar zouden zijn, dat zij de finantiele kracht te boven gaan, mag niet worden toegegeven.

In de eerste plaats komen in aanmerking de sommen voor subsidien en andere uitgaven, voor eens te besteden.

In § 12 van het verslag worden daarbij al de uitgaven opgeteld, waarvan in den laatsten tijd sprake is geweest. Op die optelling moet al dadelijk aangemerkt worden, dat daaronder veel wordt gebragt, waar an wel gesproken is, doch waartoe nog geene bepaalde voordragt bij de Kamers aanhangig is; zelfs eene uitgave — het subsidie aan den Hollandschen spoorweg — waaraan de Tweede Kamer hare toestemming heeft geweigerd. Langs dien weg komt men in het verslag tot een cijfer van *f* 72,720,000. Doch van de hulpmiddelen, waarover beschikt kan worden om die uitgaven te bestrijden wordt niet gesproken, evenmin als van de omstandigheid, dat die uitgaven over eene vrij lange reeks van jaren verdeeld zouden moeten worden.

Gesteld echter dat de gemaakte berekening juist ware en dat die geheele som besteed moest worden, dan houde men in het oog dat hetgeen benoodigd is voor de twee eerste jaren, ruimschoots reeds nu in 's Rijks schatkist aanwezig is. Bij de indiening der begrooting van 1860 werd de som der beschikbare baten onder 31 December 1859 op 26 millioen gesteld. Daarvan is sedert dien tijd 9½ millioen tot buitengewone amortisatie bestemd. Er blijven dus 16½ millioen geheel beschikbaar. En wanneer men, in eene rekening als deze, zelfs het oog vestigt op uitgaven, waarvoor nog niet eens door de regering eene aanvrage is gedaan, dan brengt de billijkheid mede, dat men niet verzuime ook het oog te slaan op toekomstige baten, waaruit die uitgaven bestreden zullen kunnen worden. Bepaaldelijk komen dan in aanmerking de koloniale bijdragen voor 1860. Deze zijn, blijkens de Memorie van Toelichting tot de Wet op de Middelen, naar zeer matige prijzen der producten van de kolonien geraamd; zij laten dan echter nog eene vermoedelijke bate van ruim 10 millioen over. Gesteld dat daarvan een rond cijfer van drie millioen voor de gewone dienst van 1861 gevorderd zal worden, dan laat deze raming nog altijd eene bate over van zeven millioen, waarop gerekend zal kunnen worden, wanneer van latere uitgaven, behalve die voor de spoorwegen, sprake zal zijn, inzonderheid om de kosten der eventuele slavenemancipatie te bestrijden.

Wat de toekomst na de twee of drie eerstvolgende jaren betreft, zoo men uitgaan wil van de veronderstelling dat de financiële voorspoed nu op eens ophoudt, en dat de volgende dienstjaren hoegenaamd geene baten meer zullen opleveren, dan mag het beginsel niet voorbijgezien worden, hetwelk, zoowel bij de beraadslaging over de wet van den 13den Augustus 1857 als bij die over de wet van 3 Junij 1858 is vooropgezet. De eerstgenoemde wet had ten doel de oprigting van een reservefonds van den aard, als waarvan thans wederom in § 12 van het verslag sprake is. Bij de laatstgenoemde kwam men op dat denkbeeld terug. Als beweegreden daarvan werd uitdrukkelijk te kennen gegeven dat het doel, hetwelk men zich door den aanleg van dat fonds voorstelde, even goed kon bereikt worden, wanneer men, zoo het noodig ware, in vervanging van de in te koopen schuld nieuwe schuld uitgaf. Uitdrukkelijk werd meer dan eens te kennen gegeven dat de bestemming, die aan de voorhanden baten gegeven werd, in geenerlei opzigt te kort deed aan de voornemens der Regering, ten aanzien van de ondersteuning ten behoeve van de spoorwegen en andere groote werken te geven.

In de verslagen van de afdeelingen van beide Kamers der Staten-Generaal zijn die verklaringen der Regering niet tegengesproken of zelfs ongunstig beoordeeld. Evenmin zijn zij bij de discussien wedersproken, en de aanneming der wet, in de Tweede Kamer met algemeene stemmen op eene na, in de Eerste Kamer met algemeene stemmen, moest noodwendig de Regering bevestigen in hare meening, dat haar stelsel door de Kamers werd goedgekeurd; dat derhalve zoo het al onverhoopt noodig mogt bevonden worden, weder-uitgifte van schuld, ter vervanging der weder ingekochte, een der hulpmiddelen zou zijn waarop de regering bij het ontwerpen harer plannen, het oog gevestigd mogt houden.

Krachtens de wet van 13 Augustus 1857, en sedert dien tijd is een bedrag van bijna 56 millioen tot buitengewone amortisatie besteed, behalve de gewone amortisatien, en behalve hetgeen uit het domeinfonds en uit de bespaarde renten van het fonds der muntbiljeten tot gelijk doel werd aangewend.

Voor de spoorwegen en het Noordzeekanaal nu wordt gevorderd eene geheele uitgaaf van *f* 45,600,000. Daarvan is, gelijk boven is aangetoond, 16½ mill. aan baten voorhanden. In het onverhoopte geval, dat toekomstige dienstjaren hoegenaamd geene baten meer opleverden, zou het dus noodig kunnen worden, ter uitvoering van de werken waarvoor aanvrage is gedaan, nieuwe schuld uit te geven ter vervanging van de ingekochte, en wel tot een bedrag van 29 millioen. Die vermeerdering van schuld, nadat nu in elf jaren tijds 140 millioen tot buitengewone amortisatie is besteed, zal wel geene overwegende zorg baren. Mogt men daartegen opzien, er zou met reden kunnen verwezen worden naar vroegeren tijd, toen de wetgeving onder veel ongunstiger geldelijke omstandigheden, en terwijl veel zwaarder lasten de natie drukten, toch niet aarzelde hare toestemming te geven tot het sluiten van leeningen voor den aanleg van verscheidene straatwegen, en voor de grootsche onderneming van de droogmaking van de Haarlemmermeer. Is het roekeloos, onder zooveel gunstiger finantiele omstandigheden, ter vervulling van algemeen erkende behoeften, een plan te ontwerpen dat, niet het onmiddellijk uitschrijven van eene leening van 30 millioen vordert, maar alleen de mogelijkheid daarvan onderstelt, terwijl intusschen op nieuw, om geen renteverlies te ondergaan, 9½ millioen tot buitengewone amortisatie bestemd worden?

Doch het bezwaar is zeker niet zoo zeer in dat cijfer gelegen als in de omstandigheid, dat bovendien rentegarantie tot een aanzienlijk bedrag wordt verlangd.

Te dien aanzien vooral moet in de eerste plaats de vraag overwogen worden, of de zaak, die men verlangt, zonder zoodanigen last verkregen kan worden. Steunende op de verschillende inlichtingen, welke de Reg. bij magte was in te winnen, moest zij wel tot het besluit komen dat rentegarantie een onmisbaar vereischte is. Eerst langen tijd nadat de consessien verleend waren en de wet in de Tweede Kamer gereed was voor de discussie, is door de heeren Dull en Co., in Junij 1859, eene nieuwe aanvrage gedaan, waarbij niets anders dan een aanzienlijk subsidie van rijkswege werd verlangd. Dat subsidie zou moeten bedragen 40 pCt. ongeveer van het kapitaal tot den aanleg van spoorwegen in het noorden des Rijks, volgens hunne berekening benoodigd; dat is 10 van de 26 millioen. Het zou hun in vijftig maandelijksche termijnen uitbetaald hebben moeten worden, aan te vangen met het tijdstip, waarop de wet zou zijn aangenomen, welke het algemeen nut der onteigeningen zou hebben verklaard te bestaan. Zonder nu nog te treden in het onderzoek der vraag, of een renteloos voorschot van 10 millioen, gedurende 99 jaren, voordeeliger zou zijn voor den Staat dan de voorwaarden, die aan de concessionarissen zijn toegestaan, mag niet onopgemerkt blijven, dat dezelfde aanvragers in September 1858 eene rentegarantie onmisbaar hadden geacht. En onder alle andere aanvragen van vroeger of later dagteekening, de uitvoering van de ontworpen wegen betreffende, komt er geen voor, waarbij niet rentegarantie als volstrekte voorwaarde werd gesteld.

Wanneer men nu daarbij in het oog houdt hetgeen van verschillende zijden beweerd wordt, dat zelfs met de aangeboden rentegarantie het bijeenbrengen van de noodige kapitalen hoogst moeijelijk zal zijn, dan mag gevraagd worden, of er eenige waarschijnlijkheid bestaat, dat het bezwaar dier garantie vermeden worden kan, indien men althans spoorwegen wenscht te verkrijgen en niet tot den aanleg van staatsspoorwegen wenscht over te gaan; iets waartegen zoo groote bedenkingen bestaan.

Levert nu de uitgeloofde rentegarantie, en vooral zoo behalve dien last nog gedacht moest worden aan de rentebetaling van de schuld, die men eventueel ter vervanging van de ingekochte weder zou moeten uitgeven, een al te zwaren last voor onze geldmiddelen op Reeds meermalen is gedurende den loop der behandeling van de zaak in de Tweede Kamer daarover van gedachten gewisseld.

Met de leden, wier gevoelen in § 13 van het Verslag wordt opgegeven, is de Regering van oordeel dat men de zaken veel te donker kleurt, wanneer men de houding aanneemt als of door den voorgestelden maatregel aan allen voorspoed voor s Rijks financien voor goed de bodem ingeslagen zou zijn. Men mag het bezwaar gewis niet te ligt tellen. maar er bestaat inderdaad geen grond om te vreezen, dat de gunstige gevolgen van den aanleg van spoorwegen, welke zich overal, ook hier te lande, vertoonen, nu juist hier achterwege zouden blijven; dat de opbrengt der wegen juist hier nooit toereikend zou zijn om in de rentebetaling, zelfs niet voor een deel, te voorzien, en dat de grootere gemakkelijkheid van het verkeer en van het vervoer juist hier geen invloed zou uitoefenen op de algemeene welvaart, en dus niet langs honderde zijwegen, ook aan de inkomsten der schatkist, vergoeding zou schenken voor de offers, die zij zou moeten brengen. Men neme intusschen den meest ongunstigen toestand aan; men stelle dat het vol bedrag der rentegarantien betaald zou moeten worden, en dat tevens de begrooting verhoogd zou moeten worden met de rente van 30 millioen, die men zou moeten leenen, en vervanging van een deel der ingekochte schuld. Tegen zoodanige hoogst ongunstige onderstelling mag dan wel in aanmerking komen (gelijk vroeger reeds is opgemerkt), dat op de begr. voor 1860 een bedrag van bijna *f* 2,700,000 aan buitens gewone uitgaven voorkomt; uitgaven welke voor eens worden gevorderd. Indien volgende dienstjaren geene baten meer opleverden, men zou later die som aanmerkelijk kunnen verminderen, en (vermits de rentegarantien dan toch eerst na zes jaren gepraesteerd zullen moeten worden) inmiddels, zonder verhooging van de jaarlijksche begrooting, een deel dier som kunnen aanwenden, tot andere buitengewone uitgaven, zoo als die, voor den aankoop van geweren of voor de verbetering der kazernering.

Evenzeer mag nogmaals worden gewezen op de omstandigheid, dat de opbrengst der gewone middelen jaarlijks toeneemt. Eene matige berekening, op ondervinding gegrond, wijst aan, dat die vermeerdering, over langere termijnen, gerustelijk op vijf tonnen gouds 's jaars kan worden gesteld.

(*Wordt vervolgd.*)

Drukkerij P. D. VAN ES.

Handelingen der Staten-Generaal.

Bijvoegsel behoorende tot het Nieuw Amsterdamsch Handels- en Effectenblad van Maandag 23 Januarij 1860, No. 23 (*Tweede Editie.*)

Bekrachtiging van eenige artikelen der verleende concessiën voor den aanleg en de exploitatie van de NOORDER- EN ZUIDER SPOORWEGEN.

VERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTERS.

Opgemaakt door de heeren van Wessem, van Roijen, Cost Jordens en van Beeck Vollenhoven.

1. De zoo gewigtige zaak betreffende het aanleggen van spoorwegen in Nederland is thans voor de eerste maal onderworpen aan de opzettelijke overweging van de Eerste Kamer der Staten-Generaal. Terwijl er bij den anderen tak der Vertegenwoordiging reeds meermalen gelegenheid was om over de hoofdpunten, die in deze belangrijke aangelegenheid tot velerhande beschouwingen en bedenkingen aanleiding kunnen geven, van gedachten te wisselen, heeft de Eerste Kamer zich uit den aard der zaak moeten bepalen, om bij zeer enkele gelegenheden met de meeste voorzigtigheid van dit gewigtig onderwerp te gewagen.

Men erkende vrij algemeen bij den aanvang van het onderzoek dezer voordragt, dat deze omstandigheid de taak der Eerste Kamer op dit oogenblik bijzonder moeijelijk maakt, en zulks te meer, omdat door de Regering reeds een en andermaal als door de Vertegenwoordiging uitgemaakt is voorgesteld datgene, waarover de Kamer zich nog nimmer uitgelaten had, noch heeft kunnen uitlaten.

2. Thans wordt aan de Kamer bij één wetsontwerp voorgesteld de bekrachtiging van eenige artikelen der verleende concessien voor den aanleg en de exploitatie van de Noorder- en Zuiderspoorwegen, waarover twijfel ontstond, of de Raad van State gehoord is. Eenige leden, welke daarin een grondwettig bezwaar zagen, wenschten zeer bepaald aan de Regering de vraag te rigten, of zulks inderdaad het geval is. Men antwoordde daarop, dat het feit aan geen twijfel meer onderhevig kan geacht worden sedert de verklaring van den Minister van Binnenlandsche Zaken, dat de Raad van State alleen geraadpleegd is geworden over elke concessie afzonderlijk. Onderscheidene leden betreurden dit te meer, omdat in de concessie van de Zuiderlijnen sedert het advies van den Raad van State belangrijke veranderingen zijn aangebragt. Zij verklaarden tevens, dat het wegvallen van den waarborg, door de Grondwet gewild, in dit geval te meer bedenkelijk schijnt, wanneer men de eigenaardige verhouding in aanmerking neemt, waarin de Eerste Kamer zich tot dit wetsontwerp geplaatst ziet. Immers, terwijl de Tweede Kamer vroeger in de gelegenheid gesteld werd om over elk der beide voorgedragen concessien afzonderlijk haar gevoelen kenbaar te maken, en die Kamer ook onlangs bij de behandeling van dit wetsontwerp bij magte was om aan ieder van dezelfs beide artikelen afzonderlijk hare goed- of afkeuring te geven, wordt aan de Eerste Kamer, door de vereeniging van de beide concessien in één wetsontwerp, een zedelijke dwang opgelegd, om beide goed te keuren of te verwerpen. Voor haar geldt de reden van tegemoetkoming niet, welke ten opzigte van dit bezwaar, ook in de Tweede Kamer gerezen, aldaar door de Regering is aangevoerd: dat de Kamer daardoor aan geen band wordt gelegd. De hier bedoelde leden gaven dus hun bezwaar te kennen over de handelwijs der Regering, waardoor eene zoo onregelmatige verhouding van de beide takken der Vertegenwoordiging tot een zoo belangrijken wettelijken maatregel is ontstaan. De verbinding van de twee concessien door één wetsontwerp werd ook daarom door hen afgekeurd, dewijl beide geheel op zich zelve staan en hare bepalingen niet altijd eensluidende zijn. Voegt men daarbij, dat van ééne dier concessien beweerd wordt, dat zij onuitvoerlijk moet worden geacht, dan zagen zij daarin eene reden te meer om de vereeniging van beide in één voorstel af te keuren.

Terwijl vele andere leden zich omtrent deze punten niet hebben uitgelaten, waren verscheidene leden van oordeel dat in het onderhavig geval een nader advies van den Raad van State gemist kon worden. Zij gaven ook te kennen, geen bezwaar te kunnen zien in den weg, thans door de Regering bewandeld om tot eene eindbeslissing omtrent de verleende concessien te geraken. Huns inziens zou die handelwijs veeleer bijdragen om eene lang gewenschte zaak eindelijk tot stand te doen komen.

De commissie van rapporteurs acht zich te dezer plaatse verpligt mede te deelen, dat die leden, welke in de tegenwoordige voordragt over het algemeen hebben berust, zich meerendeels onthielden van het uitvoerig opgeven der gronden, die hen schenen te nopen om de voordragt goed te keuren, of althans niet te deelen in de bezwaren, welke door andere leden daartegen zijn geopperd.

3. In al de afdeelingen is opzettelijk de vraag overwogen, of het aanleggen van spoorwegen hier te lande noodzakelijk te achten is. De meerderheid der leden, welke zich daarover uitlieten, scheen wel in meerdere of mindere mate tot het beantwoorden van die vraag in toestemmenden zin over te hellen. Velen waren van oordeel dat voor die gedeelten van het vaderland waar geene spoorwegen zijn, dit middel van versneld vervoer wenschelijk en noodzakelijk is. Waar alles zich rondom ons snel bewegen kan, daar zou Nederland, bij gemis aan de middelen om mede te gaan, moeten achterblijven. Van lieverlede zou zich traagheid in alles openbaren, de ondernemingsgeest uitgedoofd worden en alle bedrijvigheid te niet gaan. Thans is er in het vaderland met betrekking tot dit onderwerp een geest van opgewektheid bij de ingezetenen ontstaan, waaraan het ongeraden schijnt niet te willen voldoen. De openbare meening mag, zelfs wanneer zij al eenigzins overdreven mogt schijnen, niet geheel veronachtzaamd worden. Een meer dadelijk en regtstreeksch onderling verband van de verschillende deelen des Rijks is in vele opzigten hoogst wenschelijk: eene belangrijke ontwikkeling, niet minder van intellectuelen dan van materielen aard, mag daarvan voor de ingezetenen worden verwacht. In sommige streken van het land, zoowel in het noordelijk als zuidelijk gedeelte, doet zich eene bepaalde behoefte aan dit vervoermiddel gevoelen, zoowel waar waterwegen zijn en het vervoer langs dezelve tijdelijk gesloten is, als vooral waar deze wegen ontbreken. Men wees ook op andere landen, tot wier ontwikkeling de aanleg van spoorwegen zoo veel heeft bijgedragen, terwijl onze groothandel door het gemis daarvan niet in gelijke mate is vooruitgegaan. Het is dus meer dan tijd, dat men in Nederland tot het daarstellen van groote handelswegen overga. Waren er elders geene spoorwegen, dan zouden onze waterwegen genoegzaam aan de behoeften van het handelsverkeer voldoen. Verscheidene leden achtten zelfs de uitdrukking, dat spoorwegen hier te lande noodzakelijk zijn, veel te flaauw. Zij meenden dat dit algemeen en volmondig erkend wordt. Zij waren van oordeel, dat de rondom ons vaderland door de naburen aangelegde versnelde middelen van vervoer ons dagelijks meer en meer dringen om met die naburen gelijken tred te gaan. Zoo al geen land, dat prijs op beschaving stelt, thans spoorwegen kan ontberen, hoe veel te minder Nederland, dat boven andere landen met rijkdom bevoorregt is, eene nijvere en talrijke bevolking telt en zoowel handel en scheepvaart tot hoofdmiddelen van bestaan heeft. De eischen des tijds, zeiden deze leden, vorderen zoo gebiedend spoorwegen, dat men hunne onmisbaarheid veilig kan beweren. — Andere leden wenschten zoo ver niet te gaan. Zij konden zelfs de noodzakelijkheid der spoorwegen, wanneer die uitdrukking in strengen zin opgevat wordt, niet toestemmen. Zij zouden liever van wenschelijkheid, ja hooge wenschelijkheid van dit middel van vervoer voor Nederland spreken. Immers schijnt hetzelve hier niet zoo dringend noodzakelijk als elders te zijn, uit hoofde van onze zoo belangrijke waterwegen. Ook is de zoo geheel eigenaardige natuurlijke gesteldheid van onzen bodem, althans van sommige gedeelten, voor den aanleg van spoorwegen minder geschikt, dan die van andere landen. Dit geeft aanleiding tot moeijelijkheden en meerdere kosten, waarmede die zaak hier meer dan elders te kampen heeft. — Door andere leden werd op de beweerde noodzakelijkheid of zelfs groote wenschelijkheid der spoorwegen nog meer afgedongen. Onder hen waren er die meenden, dat, indien er volstrekte behoefte aan meerdere spoorwegen dan de in Nederland reeds aanwezige bestond, er zich reeds veel vroeger aanvragen om concessie tot den aanleg zouden hebben voorgedaan en die aanleg al voor lang zou zijn tot stand gebragt. Enkelen zelfs beweerden, dat voor onze groote handelssteden eene verbetering harer waterwegen van meer dringende noodzakelijkheid is. Zij waren bevreesd, dat, wanneer men tot het daarstellen van een spoorwegnet zal besluiten, de bedoelde verbetering zeer ten nadeele van die steden achterwege blijven zal.

4. Ook het hoofddoel, dat men zich, bij de rigting aan de verschillende spoorwegen in Nederland te geven, moet voorstellen, is in de afdeelingen besproken. Bijna algemeen was men van gevoelen, dat eene voor den handel bruikbare verbinding van onze zeehavens met het buitenland, te gelijk met eene genoegzame bevordering van het binnenlandsch verkeer, beoogd moet worden. De meeste leden waren evenwel geneigd om aan het binnenlandsch verkeer de grootste waarde te hechten. Daaronder waren er velen, die van het goederenvervoer door middel van spoorwegen niet veel verwachtten. Zij waren van oordeel, dat onze waterwegen altijd voor een groot deel aan dat vervoer de meest geschikte gelegenheid zullen aanbieden. Des te belangrijker werd door hen het personenvervoer binnenslands geacht, inzonderheid voor die gedeelten van het vaderland, waar betere middelen van gemeenschap allezins vereischt worden. Zij zagen daarom ook minder bezwaar in de vele kronkelingen en bogten, waarvan aan dit spoorwegplan een verwijt is gemaakt. Zelfs het personenvervoer naar het buitenland en omgekeerd zou volgens enkele leden niet zoo belangrijk zijn. Men zou dus wel doen door de verst afgelegen plaatsen van het vaderland met deszelfs meest bevolkte gedeelten in verbinding te brengen. Men begeerde eene meer gemakkelijke gemeenschap van de onderscheidene deelen, en meende dat de eenheid van het binnenland daardoor veel bevorderd zoude worden. Daarbij werd gevoegd, dat indien van rijkswege thans zoo aanzienlijke sommen voor den aanleg van spoorwegen worden besteed, het niet meer dan billijk is, dat de ingezetenen in de eerste plaats hun aandeel verkrijgen aan het voordeel van dien maatregel voor hun onderling verkeer. — Een veel geringer aantal leden vestigde vooral de aandacht op het belang, hetwelk naar hunne meening het daarstellen van spoorwegen voor het internationaal verkeer aanbiedt. Eene verbinding van onze zeehavens met bepaalde punten van het buitenland, langs den kortst mogelijken weg, werd door hen inzonderheid wenschelijk gekeurd. Enkelen hadden liefst twee hoofdlijnen van spoorwegen daargesteld gezien, en de aanvulling van ons spoorwegnet door meerdere lijnen aan de latere bemoeijingen van onze nijverheid overgelaten. Anderen meenden dat, wanneer het inwendig verkeer alleen bedoeld wordt, alsdan de aanleg van spoorwegen ligt te kostbaar zou worden.

5. Over de vraag, of men aan staatsspoorwegen, dan wel aan geconcessioneerde, de voorkeur moet geven, zijn zeer onderscheidene gevoelens medegedeeld. Verscheidene leden meenden dat deze vraag, als zijnde van meer theoretischen aard, bij het onderzoek van deze wet geene beantwoording schijnt te vereischen. Daartegen werd aangevoerd dat, bijaldien de wet door de Kamer niet wierd aangenomen, het dan voor de Regering van veel belang kon zijn, te weten hoe de leden der Eerste Kamer omtrent dit punt gezind zijn. Door zich thans daarover uit te spreken zou het eerst kunnen blijken in hoe ver de Regering met juistheid beweerd heeft, dat de Vertegenwoordiging geene staatsspoorwegen verlangt. Sommige leden konden zich met het beginsel van staatsspoorwegen geenszins vereenigen, en wilden elke bemoeijing van den Staat met den aanleg van spoorwegen uitsluiten, daar deze geheel buiten den werkkring van den Staat gelegen zijn en er geen einde te voorzien is aan de aanvragen van spoorwegen, wanneer eenmaal de Staat zich daarmede belast. Men wees er ook op, dat aan het concessioneren van spoorwegen altijd dit voordeel verbonden is, dat de concessionarissen zich verstaan kunnen met provincien en gemeenten, welke bij den aanleg dier wegen belang hebben. Daarentegen waren niet weinige leden gezind om de voorkeur te geven aan den aanleg van hoofdlijnen op kosten van den Staat en door deszelfs dadelijke zorg, waarna zij de exploitatie van die wegen aan de vrije mededinging van de nijverheid wilden opengesteld hebben. Enkele leden, die anders het beginsel van staatsspoorwegen niet goedkeurden, zeiden dat zij zich, met het oog op het aanhangig wets-ontwerp, met het laatstgemelde gevoelen wel vereenigen konden, vermits zij, zelfs voor het geval dat de wet aangenomen wierd, het tot stand komen der geconcedeerde spoorwegen allezins meenden te moeten betwijfelen, en dus gaarne een middel te baat zouden nemen, hetwelk huns inziens welligt beter het beoogde doel zou doen bereiken. Nog waren er verscheidene leden, die het onderhavig voorstel, als leidende tot den aanleg van vermomde staatsspoorwegen, meenden te moeten afkeuren. Zij hadden in dezen stand der zaak veel liever gezien, dat de thans voorgestelde spoorwegen door den Staat zelven dan door de concessionarissen wierden tot stand gebragt.

Eindelijk werd door de tegenstanders van staatsspoorwegen nog aangevoerd, dat onze regeringsvorm aan den aanleg daarvan eigenaardige moeijelijkheden in den weg legt, omdat zoo ligt vele botsingen en twisten door tegenstrijdige belangen in deze zaak kunnen worden veroorzaakt. Dit gevoelen werd evenwel door voorstanders van staatsspoorwegen bestreden, die zeiden dat in den toestand van de schatkist steeds een genoegzame waarborg is gelegen, dat men zich bij den aanleg van spoorwegen zal bepalen binnen de grenzen van hetgeen mogelijk te achten is. Zij zagen in staatsspoorwegen vooral dit voordeel, dat men langs dien weg meer meester blijft van de rigting der lijnen en van de kosten, die aan deze aanzienlijke werken besteed moeten worden.

6. Met betrekking tot het aantal en de rigting van de voorgedragen lijnen in het algemeen hebben zeer vele leden bezwaren doen gelden, ofschoon deze niet door allen met gelijke kracht werden aangedrongen, en er ook onder die leden waren, die verklaarden, dat zij daarvan hunne goed- of afkeuring van het wetsontwerp niet afhankelijk wilden stellen. Aan de eene zijde oefenden de bepalingen omtrent de rentegarantie door den Staat, waarvan het bedrag zoo aanzienlijk en de duur zoo lang gerekt is, blijkbaar grooten invloed op de beoordeeling uit. Men beweerde, dat de voorgedragen lijnen, door die garantie een grooten last op den Staat doen drukken. Daar deze last door al de ingezetenen gedragen wordt, zou het billijk geweest zijn, dat zoo veel mogelijk ook aan allen een gelijk aandeel in het voordeel dezer lijnen ware verzekerd en b. v. een geheel gewest, gelijk Noord-Holland, hetwelk tot de gemeene lasten zoo aanzienlijk bijdraagt, van die voordeelen niet ware buitengesloten. Aan de andere zijde had men gewenscht, dat door de Regering een meer beperkt stelsel van lijnen ware voorgedragen. Men meende, dat daardoor beter te gemoet zou zijn gekomen aan het algemeen belang van het geheele vaderland, terwijl nu, door te veel uitbreiding aan het geheele spoorwegnet te geven, in eens te groote lasten op den Staat worden gelegd, en de uitsluiting van sommige deelen des lands van het voordeel, aan andere toegekend, dubbel onregtvaardig wordt. — Tegen dit laatste gevoelen kwamen andere leden op, die, ofschoon de financiële bezwaren niet ontkennende, desniettemin verklaarden niet te begrijpen, hoe het tot stand komen van dezen maatregel mogelijk zou zijn, anders dan door aan het geheele plan eene behoorlijke uitbreiding te geven. Nog beweerden eenige leden, dat zelfs het internationaal verkeer door de voorgedragen lijnen niet wel verzekerd is. Zij wezen op het nadeel, dat zoowel Friesland als Groningen, maar meer bijzonder nog Noord-Holland en Utrecht, in dit opzigt zouden lijden. Verscheidene leden, die zich meer gunstig over de voorgedragen lijnen uitlieten, beweerden dat, indien men spoorwegen verlangt, het zaak schijnt te zijn, om thans in de verleende concessiën te berusten.

Onderscheidene leden opperden bedenkingen tegen de voorkeur aan de concessionarissen van de Noorder- en Zuiderspoorwegen gegeven tot het leggen en exploiteren van spoorwegen van Leeuwarden over Heerenveen naar Meppel, van Groningen naar de Hannoversche grenzen, van Tilburg naar Turnhout en van Eindhoven naar de Belgische grenzen. Zij gaven hunne vrees te kennen, dat nijvere ondernemers daardoor teruggehouden zullen worden om voor die lijnen concessien aan te vragen, zoodat die voorkeur aldus aan het tot stand komen dezer wegen duurzaam in den weg zou kunnen staan. Men vroeg, of om de aangevoerde redenen de Regering niet gezind zoude zijn om die gegeven voorkeur alsnog uit de beide concessien te ligten.

7. Op de concessie voor den aanleg en de exploitatie van den Noorderspoorweg zijn de volgende bedenkingen medegedeeld. Sommige leden waren van oordeel, dat de aansluiting van dien weg aan den Zuiderspoorweg in het midden des lands bepaald had moeten zijn. Zij meenden dat Utrecht daartoe het meest geschikte centraalpunt aanbiedt. Vele andere leden achtten de verbinding met het buitenland ontoereikend, de belangen der provincie Friesland voorbijgezien, Groningen bepaald van het buitenland afgesneden, terwijl het voordeel, dat uit deze concessie voor Drenthe ontstaat, niet geacht kan worden op te wegen tegen het nadeel, dat Friesland en Groningen zullen ondervinden. Immers van Harlingen zal de reis naar het zuiden langs eenen omweg loopen, die met den werkelijken afstand buiten alle verhouding staat. Het gemis eener lijn van Harlingen, over Sneek, of over Leeuwarden en Sneek, naar Meppel zal voor de handelverbinding van Harlingen met Duitschland zeer nadeelig werken en ook voor het personenvervoer bezwarend zijn. Tusschen Leeuwarden en Meppel liggen verscheidene plaatsen, die tot dit vervoer veel kunnen bijdragen, hetgeen tusschen Groningen en Meppel minder het geval schijnt te zijn. Voor Harlingen zou aldus eene meer regtstreeksche verbinding met Rheine van groot belang zijn en ook het noorden van Overijssel, Steenwijk enz. zouden daardoor bevoordeeld worden. In verband daarmede zou eene lijn van Zwolle, over Raalte, naar Almelo en Enschedé ook zeer in het belang zijn der verbinding van Harlingen met Rheine. Sommige leden zouden aan zoodanige lijn de voorkeur hebben gegeven, omdat belangrijke fabriekdistricten aldus beter geholpen zouden zijn dan door het tegenwoordig voorstel. Daartegen werd door andere leden opgemerkt, dat de weg van Groningen naar Meppel voor het personenvervoer belangrijker geacht moet worden dan die van Leeuwarden naar Meppel, en dat de lijn van Groningen door Drenthe en langs de IJsselsteden dit vervoer meer bevorderen zal dan een weg dwars door Overijssel en door de Veluwe gelegd. Eindelijk werd ook nog met nadruk het bezwaar vermeld, dat aan den zoo luide uitgedrukten wensch eener verbinding van Groningen met het buitenland te Leer of Aschendorf geen gevolg is gegeven. Men vroeg waarom aan de Staten van Groningen nimmer antwoord gegeven is op hunne voor ruim drie jaren gedane aanvrage om concessie tot den aanleg van eenen spoorweg van Groningen, over Winschoten, naar Aschendorf.

In eene afdeeling werd ook nog deze vraag gedaan. Uit de beantwoording der Regering op eene aanmerking, in de Tweede Kamer omtrent de concessie voor de lijn Utrecht-Amersfoort-Zwolle gemaakt, is gebleken, dat de uitvoering dier concessie niet van wege de Regering afhankelijk is gesteld van de beslissing omtrent de wet. Men wenschte te weten, of het dan welligt de concessionarissen voor dien weg zelven zijn, die het voorbehoud gemaakt hebben dat zij zich, wanneer deze wet mogt worden aangenomen, aan de hun verleende concessie zouden kunnen onttrekken.

8. Bij het onderzoek van de concessie betreffende den Zuiderspoorweg hebben vele leden hunne goedkeuring niet kunnen geven aan de ter zijde stelling der belangen van Noord-Holland en Utrecht in deze concessie. Zij waren van oordeel dat Amsterdam en 's Hertogenbosch daardoor schade zullen lijden en dat beide deze steden van te veel gewigt zijn om hare handelsbelangen over het hoofd te zien. Door de tegenwoordige concessie wordt slechts een gedeelte van Zuid-Holland en van Noord-Braband bevoordeeld, maar dit voordeel kan niet opwegen tegen het nadeel, dat aan Amsterdam, Utrecht en 's Hertogenbosch wordt berokkend. Men achtte het onstaatkundig, aldus naijver tusschen groote handelplaatsen op te wekken, en meende dat de hoofdbelangen van Noord- en Zuid-Holland veel meer bevorderd zouden zijn geworden door eene aansluiting van de noorder- aan de zuiderlijn in het midden des lands, hetzij te Utrecht over Kuilenburg, hetzij te Maarsbergen over Amerongen. Men erkende wel dat Dordrecht daardoor benadeeld zoude zijn, maar men oordeelde, dat het belang van die ééne stad niet kan opwegen tegen de schade, die aan zoo aanzienlijke plaatsen als de drie genoemde steden wordt toegebragt. Men wees daarop, dat de aanleg der zuider-spoorwegen den Nederl. handel inzonderheid in staat stellen moet om de concurrentie met dien van Belgie te kunnen uithouden, en dat daartoe de kortst mogelijke verbinding ook voor Amsterdam met den linker Rhijnoever door Noord-Braband meer noodig is dan eene regtstreeksche gemeenschap met Belgie, omdat het toch niet mogelijk is om in Belgie zelf met den Belgischen handel mede te dingen, en de verbinding met Frankrijk, uit hoofde van het aldaar nog bestaande tarief, voor den handel aan de landzijde van luttel waarde te achten is. Uit dit oogpunt werd ook de lijn van Tilburg naar Turnhout, voor den aanleg waarvan aan de concessionarissen de voorkeur is gegeven, niet goedgekeurd, omdat dezelve geoordeeld werd van meer belang voor Belgie dan voor Nederland te zijn en zelfs ten nadeele van Rotterdam te zullen strekken. Immers langs die lijn verkrijgt Belgie eene regtstreeksche gemeenschap met het noordelijk gedeelte van Duitschland, waardoor voor Rotterdam eene gevaarlijke concurrentie geboren wordt.

Door onderscheidene leden zijn de grieven, die ten behoeve van Amsterdam geopperd waren, beschouwd niet vrij van overdrijving te zijn. Men kon dezelve, met het oog op de verbinding met Duitschland, niet beamen. Men erkende dat Rotterdam in het spoorwegverband met Noord-Braband en met Belgie voorregten boven Amsterdam zal genieten, maar door de lijn over Arnhem en Nijmegen zal voor Amsterdam derwaarts ook een weg geopend worden. Daarenboven is het verschil in den afstand voor de beide groote handelssteden niet als van zoo groote beteekenis aan te merken. Vooral ook met het oog op Dordrecht, dat anders geheel afgezonderd zou blijven liggen, keurde men de thans voorgedragen lijnen goed, als waardoor de gemeenschap met Zeeland en met het buitenland op de meest geschikte wijze zou worden bevorderd.

9. Ter gelegenheid van deze gedachtewisseling zijn de overgangen der rivieren en de daaraan verbonden gevaren opzettelijk overwogen. De voorstanders eener aaneensluiting van de Noorder- en Zuiderspoorwegen in het midden des lands beweerden, dat het daarstellen van een overgang der rivieren op twee plaatsen aan de oost- en aan de westzijde des lands geenszins noodzakelijk te achten is, en dat eene centrale aansluiting zich ook daardoor aanbeveelt, dat men langs dien weg met ééne overbrugging der rivieren kon volstaan. Zij gaven daaraan verre de voorkeur, dewijl het overgaan te Arnhem en te Nijmegen met het oog op ijsverstoppingen en inundatien oneindig gevaarlijker scheen te zijn dan te Kuilenburg, hetgeen huns inziens uit eene ondervinding van vele jaren is gebleken: daardoor zouden dan tevens de moeijelijkheden worden ontgaan, die zich ten aanzien eener overbrugging van het Hollandsch Diep tusschen Willemsdorp en Moerdijk, waarvan de kosten bijna niet te berekenen zijn, zullen voordoen. Door onderscheidene leden zijn tegen het overbruggen der rivieren bedenkingen zoowel van materielen als van financielen aard, te berde gebragt. Het gevaar daarvan werd door sommige leden zoo groot gerekend, dat zij degenen, die zelven geen ooggetuigen waren geweest van de verwoesting, die door belemmerden ijsgang te weeg gebragt kan worden, niet genoeg meenden te mogen waarschuwen tegen de gevolgen, waaraan men zich door die overbrugging blootstelt. Zij wezen op vele adressen, uitsluitend door grondeigenaren uit die streken ingediend, wier belang bij den aanleg van spoorwegen anders naauw betrokken is. Zij meenden zich daarom tegen alle overbrugging te moeten verklaren, daar ons vaderland de doorgang is voor al het water en al het ijs, dat langs den Rhijn en de Maas naar zee afgevoerd wordt. Zij gaven de hoop te kennen dat, indien men tot eene overbrugging van de rivieren moet overgaan, deze dan slechts op een punt van overgang, waar de minste schade te duchten is, plaats hebben zal.

Intusschen waren de gevoelens omtrent de gevaren, die uit de overbrugging voortspruiten kunnen, niet eenparig. Vele leden zagen daarin wel groote bezwaren, meenden echter dat een bruikbaar spoorwegstelsel zonder dit middel voor ons vaderland niet te verkrijgen is. Kunstwerken zullen daartoe altijd vereischt worden, en men kan vooraf weten, dat die kostbaar zijn. Sommige leden beweerden zelfs, dat het gevaar der overbrugging nog bewezen moet worden. Enkelen zeiden dat, indien er in dit opzigt altijd eenige bezwaren zullen blijven bestaan, hetgeen ook voor de lijn over Kuilenburg, met het oog op den Noorder-Lekdijk bovendams, niet geheel ontkend kan worden, dit bezwaar minder geldt ten aanzien van de rigting der lijn, welke in 1853 door eene commissie van den waterstaat over Maarsbergen verkieslijk is geoordeeld. De leden waren van meening dat voor eene overbrugging te te Arnhem en Nijmegen evenmin eenig gevaar te duchten is, als voor

die te Bommel en te Empel. Ook zagen zij uit ditzelfde oogpunt geen bezwaar in de lijn over Maarsbergen, ofschoon zij daaraan de voorkeur niet wenschten te geven.

Tegen de brug over het Hollandsche Diep tusschen Willemsdorp en Moerdijk zijn inzonderheid bedenkingen geopperd. Men vreesde dat die ligt de helft meer zou blijken te kosten dan daarvoor geraamd is geworden. Vrij algemeen is de wensch uitgedrukt, dat door de Reg. aan de Kamer worde medegedeeld eene raming van de kosten, vereischt tot de daarstelling der onderscheidene rivierbruggen, tot dit spoorwegplan behoorende, in het bijzonder van de brug bij den Moerdijk. De commissie van rapporteurs heeft gemeend dit verlangen terstond aan den Voorzitter der Kamer kenbaar te moeten maken om, ware dit mogelijk, reeds vooraf de gevraagde opgaven te verkrijgen. De minister van Binnenlandsche Zaken heeft thans ten deele aan dit verlangen voldaan door de overlegging van verscheidene ramingen, die bereids gedrukt en aan de leden rondgedeeld zijn.

Ten aanzien van den overgang bij den Moerdijk heeft men aangevraagd, of het niet veel meer aannemelijk schijnt dien door middel van een stoomvlot te bewerkstelligen. Immers de waterstand zou de aanwending van dit middel aldaar veel gemakkelijker maken dan bij den overgang te Kuilenburg. Bij den Moerdijk is het verschil in de waterhoogte gewoonlijk niet meer dan twee ellen. Voor het oponthoud van den overtogt behoeft niet meer dan een vierde van een uur gesteld te worden. Het verschil in de kosten zou beduidend zijn, daar men voor het stoomvlot niet veel meer zou behoeven dan de renten van het kapitaal aan de brug te besteden.

Ook zou het stoomvlot bij den Moerdijk minder kosten dan bij Kuilenburg, omdat men daar zoo veel meer zou behoeven voor de torens, welke uithoofde van het meerder verschil in de waterhoogte aldaar niet gemist kunnen worden. Men herinnerde tot aanprijzing van dit denkbeeld, dat de rijksstoombooten, bestemd voor den overtogt bij den Moerdijk, door den ijsgang niet zijn genoodzaakt geworden, meer dan enkele dagen stil te blijven liggen. Ook zijn stoomvlotten altijd minder gevoelig voor het ijs dan stoombooten, zoodat dit middel, hetwelk bij onderscheidene leden nog al waardering ontmoette, zich, vooral voor den overgang bij den Moerdijk, van vele zijden schijnt aan te bevelen. Bleek het nader, dat men toch buiten het leggen eener brug niet kan blijven, men zou dan altijd nog tot den bouw daarvan kunnen besluiten. Enkele leden gaven zelfs te kennen, dat zij het geld, voor de brug bij den Moerdijk bestemd, veel beter besteed zouden achten, wanneer dit gebruikt werd tot het daarstellen van de lijn over Kuilenburg. Op die wijze zouden er, met eene geringe opoffering boven het geraamde bedrag, drie overgangen ontstaan, en men zou billijke voldoening geven aan de grieven, ten behoeve van Noord-Holland en Utrecht aangevoerd. — Eindelijk waren er nog verschillende leden, die het maken der bruggen niet aan de particuliere nijverheid wilden toevertrouwd hebben, maar hun verlangen mededeelden, dat, zoo er bruggen moeten zijn, die dan in het belang der publieke veiligheid door den Staat zelven zou worden gelegd. — Dit laatste gevoelen werd door andere leden bepaald wedersproken, die meenden, dat er voor deze werken eene voldoende zekerheid is gelegen in het toezigt, hetwelk de Regering verpligt zal zijn daarop uit te oefenen.

10. Omtrent den Zuiderspoorweg is verder ook nog aangemerkt, dat het aantal lijnen dezer concessie veel te groot is te achten. Daarin heerscht blijkbaar eene weelde, die verbazend genoemd mag worden in vergelijking met andere minder bedeelde gewesten. Men wees op de twee aansluitingen met Duitschland te Venlo en te Roermond, op de beide wegen van Nijmegen naar Venlo en van 's Hertogenbosch over Grave naar Nijmegen, en beweerde, dat de lijn van Nijmegen naar Venlo, waarvan men geene opbrengst verwachten kan en waarop Limburg weinig prijs kan stellen, best gemist zou kunnen worden. Omtrent deze lijn werd door anderen, in de veronderstelling dat zij aan de regterzijde der Maas getrokken wordt, aangemerkt, dat die lijn door eene barre streek zal loopen en dus beter ware te plaatsen aan de linker zijde dezer rivier, zoowel uit een oogpunt van veiligheid, door niet langs een vreemd grondgebied te worden aangelegd, als met het oog op de opbrengsten, welke het aandoen van meer bevolkte plaatsen zou kunnen opleveren. Daartegen werd opgemerkt, dat de voorgestelde rigting bepaald schijnt te zijn met het doel om het inundatieterrein van de Beersche Maas te ontwijken.

De verandering der vroege lijn van Tilburg over 's Hertogenbosch naar Helmond in de lijn van Tilburg over Eindhoven naar Helmond werd door een aantal leden niet goedgekeurd. Toen er nog niet besloten was tot den aanleg eener lijn van 's Hertogenbosch naar Nijmegen, toen was de lijn van 's Hertogenbosch over Helmond naar Venlo volkomen goed, maar bij de thans aangebragte veranderingen had er eene lijn van Eindhoven, of althans van Helmond naar Roermond moeten loopen. Nu zal men, om uit 's Hertogenbosch naar de laatstgenoemde plaats te komen, eenen grooten omweg over Tilburg, Eindhoven en Venlo moeten maken. Dit schijnt niet in 't belang te zijn van den handel met Maastricht. Eene regtstreeksche verbinding met Roermond zou meer bevorderlijk geweest zijn voor het internationaal verkeer, daar men aldus te gelijk een dadelijk verband met Gladbach en met Keulen had verkregen, en het binnenlandsch verkeer daarbij geene schade zoude hebben geleden. Ook in het belang van 's Hertogenbosch werd de vroeger ontworpen lijn van Tilburg over de hoofdstad van Noord-Braband naar Helmond beter geoordeeld, dan de tegenwoordige regtstreeksche verbinding van Tilburg met Eindhoven. Daardoor wordt Tilburg meer centraalpunt, hetgeen 's Hertogenbosch had behooren te zijn. De laatstgenoemde plaats wordt nu afgesloten van het zuidelijk en het oostelijk gedeelte van Noord-Braband, waarmede het zoo vele handelsbetrekkingen heeft. De hierbedoelde leden gaven te kennen, dat in elk geval, wanneer de zaak zoo moet blijven, dan de lijn van Tilburg naar 's Hertogenbosch te gelijk aangelegd en in exploitatie gebragt zal moeten worden met die van Breda naar Tilburg, omdat anders 's Hertogenbosch te veel geisoleerd blijft liggen en welligt gedurende langen tijd voor die stad alle handelgemeenschap afgesneden wordt.

11. De Zeeuwsche spoorweglijn, werd door sommige leden sterk aangeprezen, door anderen aan verscheidene bedenkingen onderhevig geacht. De verdedigers wezen op het groote belang, dat in het eindelijk verbinden van de provincie Zeeland aan den vasten bodem des vaderlands is gelegen. Zij beweerden, dat onze handel daardoor allezins bevoordeeld en aan Antwerpen eene merkelijke schade veroorzaakt zal worden. Indien spoorwegen inzonderheid strekken moeten ter bevordering van de nationale welvaart, dan mag men zich daarvan in het bijzonder voor Zeeland, veel goeds beloven. Daarenboven is Vlissingen, zeiden zij, meer dan menige andere plaats, zoowel voor buitenlandsche als voor binnenlandsche gemeenschap uiterst gunstig gelegen. De aan het spoorwegplan verbonden afdamming van de Ooster-Schelde, zou de grootste voordeelen aanbieden. Het Rijk zou daardoor in de gelegenheid gesteld worden om eene aanwinst van minstens 25,000 bunders land te maken. De schepen zouden in de haven van Middelburg eene veiliger ligplaats bekomen dan te Vlissingen, en door middel van het kanaal door Walcheren kunnen terugkeeren. Buitendien schijnt met het oog op de maritieme etablissementen te Vlissingen het nuttige der zaak ook voor het staatsbelang boven alle bedenking verheven te zijn.

Onderscheidene andere leden konden zich met deze aanbeveling van den Zeeuwschen spoorweg niet vereenigen. Volgens hen was het thans ontijdig, dien weg aan te leggen. Zij meenden, dat daarmede te veel te gelijk ondernomen zal worden; dat tegenover de hooge kosten van dien weg, dezelve geacht kan worden veel te weinig te zullen opbrengen. Zeeland zou, volgens hen, niet met het vasteland verbonden, maar alleen Zuid-Beveland en Walcheren toegankelijk gemaakt worden. De andere eilanden en Staats-Vlaanderen blijven daarbuiten liggen. Ook meenden zij, dat er een groot onderscheid is te maken tusschen de gunstige ligging van Vlissingen en de vatbaarheid van die plaats, om tot eene groote handelshaven te worden ingerigt. Er waren zelfs leden, die beweerden, dat Vlissingen door die Zeeuwsche lijn eigenlijk eene voorhaven van Antwerpen zal worden. Wanneer namelijk deze laatste haven door het ijs gesloten, of door andere oorzaken niet genaakbaar mogt zijn, dan zouden de schepen, voor Antwerpen bestemd, te Vlissingen lossen en hunne ladingen per spoortrein van Vlissingen naar Antwerpen vervoerd worden. Aldus zou het kunnen blijken, dat deze spoorweg meer in het belang van Antwerpen dan in dat van onzen eigen handel aangelegd wierd.

In drie afdeelingen is vrij eenparig het verlangen uitgedrukt, dat door de Regering een bepaald antwoord mogt worden gegeven op de vraag aldaar gerezen en besproken: of namelijk de concessie, in der tijd verleend aan de Nederlandsche Maatschappij tot indijking der op- en aanwassen in de Ooster-Schelde, al dan niet ingetrokken is. Wel meende men, die concessie, ook ten gevolge van de afkeuring door de Tweede Kamer nog zeer onlangs van eene nadere overeenkomst tusschen de Regering en die maatschappij, als vervallen te mogen beschouwen. Het was echter niet duidelijk gebleken, of zij reeds ingetrokken, dan wel of het vervallen daarvan bij regterlijk gewijsde uitgesproken is. Mogt het een of het ander voor alsnog ontbreken, dan zouden de concessionarissen welligt hunne regten kunnen doen gelden op de reeds drooggemaakte slikken, op- en aanwassen, en dan zou zich ook thans, bij het vaststellen van deze wet, de vreemde verhouding voordoen, dat het afdammen der Ooster-Schelde aan de concessionarissen van de Zuiderspoorwegen wordt opgedragen, terwijl eene vroegere concessie van datzelfde werk aan anderen nog niet opgeheven zou zijn.

12. Het onderzoek van de financiele voorwaarden van het spoorwegplan, bestaande zoowel in het waarborgen door den Staat van een zeker bedrag aan renten voor dividend en inkoop, als in het toekennen van rijkssubsidien ter bestrijding der kosten van aanleg van bruggen en andere buitengewone werken, heeft mede aanleiding gegeven tot het uitdrukken van zeer verschillende gevoelens. Men was het vrij algemeen daaromtrent eens, dat die voorwaarden als hoogst belangrijke en in vele opzigten bezwarende offers, van staatswege aan het tot stand komen van spoorwegen te brengen, moeten worden aangemerkt, en dat de beschouwing van deze financiele aangelegenheid eenen overwegenden ja, beheerschenden invloed uitoefent op die van het geheele onderwerp. Vele leden waren van oordeel, dat de geldelijke bepalingen dezer concessien, voor zoover die den Staat betreffen, de krachten der schatkist te boven gaan. Dit bezwaar kan geacht worden dubbel te moeten wegen na de verklaring van den Minister van Financiën 1) »dat, zoo het noodig mogt bevonden worden om tot dekking der uitgaven, die de spoorwegen zullen vorderen, nieuwe lasten op de natie te leggen, het hem niet aan den moed zal ontbreken om dat voor te stellen". Men zag dus in plaats van de toegezegde hulp aan vele gemeenten in hare financiële ongelegenheid, en van de vermindering van sommige belastingen, waarop het uitzigt nu benomen werd, nog verhoogde lasten in het verschiet. Zoo als het plan daar ligt, wordt er vooral voor de toekomst een ontzettend zware last op den Staat gelegd voor eene zaak die, ja wenschelijk, maar niet zoo noodzakelijk geacht kan worden, dat daaraan zulke buitengewoon groote sommen zouden mogen worden te koste gelegd.

Tot staving van hun gevoelen, dat hier inderdaad te groote offers van de schatkist gevergd worden, berekenden verschillende leden, dat de som der bijdragen, die naar het plan der Regering voor de onderscheidene spoorweg-ondernemingen in *zes* jaren tijds zou moeten worden verstrekt ƒ 27,100,000 bedraagt. Voegt men daarbij de kosten eener versmalling van het spoor op den Hollandschen spoorweg, begroot op eene som van ƒ 1,420,000, welke maatregel toch niet achterblijven mag, zal de Regering haar doel bereiken met eene behoorlijke aansluiting van het Nederlandsche spoorwegnet, en neemt dan verder in aanmerking, dat de Minister van Oorlog heeft verklaard deels voor de verdediging ten gevolge van den aanleg dezer spoorwegen, deels voor aankoop van geweren, deels tot verbetering van het defensie-wezen ƒ 10,700,000 te zullen behoeven, waarbij dan nog niet eens berekend zijn de uitgaven voor de kazernering ten laste van den Staat genomen; berekent men eindelijk daarbij de kosten van het maken van een kanaal door Holland op zijn smalst geraamd op eene som van ƒ 18,500,000 en die van ƒ 15,000,000 welke de Minister van Kolonien begroot heeft voor het daarstellen der emancipatie van de slaven noodig te zullen zijn, — dan verkrijgt men een totaal bedrag aan buitengewone uitgaven van ƒ 72,720,000, waarvan de opoffering voor de toekomst aan groote bezwaren onderhevig schijnt te zijn.

Doch het was vooral tegen de rentegarantie, dat vele leden gemeend hebben zich te moeten verklaren. Met het oog op de toekomst kon men dezelve niet anders dan zeer bedenkelijk beschouwen. Wanneer men de aandacht vestigt op de afhankelijkheid, waarin het vaderland zich ten opzigte van zijne financiële belangen van de opbrengst der Oost-Indische bezittingen bevindt, en in aanmerking neemt: dat aldaar nog onlangs moeijelijkheden zijn ontstaan, en men in de Oost zelfs eene vermeerdering van uitgaven, gepaard aan vermindering van inkomsten, te gemoet gaat, dan kon de band, waaraan de schatkist voor eene lange reeks van jaren door de overeengekomen waarborging van rente gelegd wordt, niet anders dan hoogst drukkend worden beschouwd. Daarenboven is uit een staathuishoudkundig oogpunt, de rentegarantie over een zoo ruim aantal jaren niet goed te keuren. Sommige leden zeiden dat een spoorweg, die na verloop van 25 jaren het gewaarborgde rentebedrag niet opbrengen kan, ook niet geacht moet worden vatbaar te zijn om voortdurend te bestaan. Zij zagen hierin eene bevestiging van hun gevoelen, dat men hier eigenlijk met vermomde staats-spoorwegen te doen heeft, en verklaarden nogmaals veel liever te zien, dat die wegen dan door den Staat zelven wierden aangelegd.

Ook waren er leden, naar wier meening de Regering ten onregte geene proeven heeft genomen, om op reeds gedane aanvragen eenige lijnen door particulieren te doen aanleggen. Er zijn reeds genoeg voorbeelden aanwezig, dat, als een weg vatbaar is om goede opbrengsten te geven, het dan niet ontbreekt aan de zoodanigen, die zich aanbieden en in staat zijn, om dit werk te ondernemen. Zij konden het niet goedkeuren, dat de Regering geen acht gegeven heeft op aanvrage om concessie gelijk die van de heeren Reerink c.s. en Dull en C°., welke naar hun inzien op veel voordeeliger voorwaarden dan de tegenwoordige zijn gedaan. Hoezeer overtuigd, dat de aanleg van spoorwegen altijd kostbaar zou zijn, was het haar onaangenaam, de overtuiging niet te hebben kunnen verkrijgen, dat de geraamde kosten het laagste cijfer dat mogelijk was, uitdrukken. Men betreurde, dat eene redelijke concurrentie steeds uitgesloten was geweest en dat aldus de kosten uit den aard der zaak hooger, dan noodzakelijk was, zijn geklommen. Men verklaarde ook niet bevreesd te zijn, dat er geene spoorwegen in Nederland zullen komen, bijaldien de nu verleende concessien niet bij de wet bekrachtigd wierden. Eindelijk beweerden sommige leden, dat aan het finantieel bezwaar, uit deze voordragt ontspruitende, te gemoet gekomen had kunnen worden, indien men besloten had, de thans in de schatkist aanwezige gelden grootendeels te besteden tot de uitvoering der voorgenomen werken en het toegezegde bedrag aan rente. In dat geval zou een fonds, uit b. v 25 à 30 millioen gulden in eens daar te stellen, in volgende jaren met batige sloten aan te vullen zijn tot dat hetzelve bij magte ware aan al de voor den Staat uit dit wets-ontwerp voortvloeijende verpligtingen te voldoen. Mogt eene genoegzame aanvulling van het fonds bij de uitkomst blijken onmogelijk te zijn, dan zou des noods in het ontbrekende door eene geldleening kunnen worden voorzien. Hiertegen werd evenwel opgemerkt, dat men niet regt inzag, hoe de finantiele resultaten van zoodanigen maatregel gunstiger zullen zijn dan die van het plan der Regering. Buitendien is de door die leden aangeprezen weg thans door de vertegenwoordiging bepaald verlaten door de aanneming der wet van 3 Junij 1858 (*Staatsblad* N°. 32.)

13. Tegen de bezwaren, welke aldus met meerderen of minderen nadruk ten aanzien van de finantiele voorwaarden in het midden werden gebragt, stelden vele leden, die anders gaarne voor een goed deel deze bezwaren erkenden, hun gevoelen over dat, als men eindelijk tot het aanleggen van spoorwegen zal overgaan, het niet mogelijk is om daartoe zonder het verleenen van subsidien en het waarborgen van een aanzienlijk bedrag aan rente te geraken. Zij zagen de toekomst niet zoo zwart gekleurd in als die door de tegenstanders was voorgesteld. Immers men nam van die zijde de houding aan, alsof door dezen maatregel aan allen voorspoed van 's rijks financien voor goed den bodem ingeslagen zou zijn. Zij meenden betere verwachtingen van de toekomst te mogen hebben. De te brengen offers toch, hoe aanzienlijk ook, staan in verhouding met het gewigt en de uitgestrektheid der werken, en beloven, zoo al geene regtstreeksche, dan toch stellig zijdelingsche voordeelen, daaraan evenredig. Naar hun inzien waren de beschouwingen der tegenstanders niet van overdrijving vrij te pleiten, vermits door hen gedurende den ganschen termijn van de rentegarantie, de opbrengst der spoorwegen, als van geene beteekenis, over het hoofd gezien en de mogelijkheid althans eener terugbetaling van de te geven bijdragen niet in rekening gebragt wordt. Daarenboven is het tijdstip, waarop die bijdragen thans gevraagd worden, gunstig ten noemen. Het schijnt dus beter daartoe nu over te gaan, dan om de daarstelling van spoorwegen door het geheele Rijk weder aan de wisselvalligheden prijs te geven, waaraan deze maatregel tot nu toe blootgestaan heeft en bij uitstel welligt nog lang onderworpen zal blijven. Zij meenden genoegzaam vertrouwen te kunnen stellen in het beleid der Regering ten opzigte van deze belangrijke aangelegenheid, om over verscheidene bezwaren heen te stappen. Zij beschouwden ook eene rentegarantie over een ruim tijdperk van jaren als het beste middel om in de bestaande behoefte te voorzien. Zij verwachten dat het volle bedrag daarvan niet gevorderd zal worden, en voegden er bij, dat het niet meer dan billijk is te achten, indien ook het volgend geslacht de lasten moet helpen dragen, waarvan het de vruchten zal genieten. Zij meenden toch dat het verleenen van genoegzame subsidiën voor den aanleg dezer werken door de schatkist in de eerstvolgende jaren niet zou kunnen gedragen worden.

Deze laatste redenering werd door sommige tegenstanders nog wedersproken. Volgens hen waren door het tegenwoordig geslacht reeds zoovele lasten op het nageslacht gelegd, dat men er eer naar omzien moest die te verminderen, dan er aan denken om daarbij nog zulk een aanzienlijken last te voegen. Zij zouden daarom verre de voorkeur gegeven hebben aan groote subsidien boven de rentegarantie, vermits die bijdragen niet in eens betaald maar over een aantal jaren verdeeld hadden kunnen worden.

14. Te dezer zake werd de vraag gedaan, of men de jaarlijksche bijdrage, waaraan de Regering de voorkeur gegeven heeft, wel als eene eigenlijke rentegarantie kan aanmerken. Immers niet aan de aandeelhouders der maatschappij, maar aan de vennootschap waarop de concessie overgaat, is een zeker bedrag van rente gewaarborgd. Kunnen de exploitatie-kosten niet genoegzaam worden gedekt, dan zullen de aandeelhouders een geringer bedrag aan dividend erlangen. Men vreesde, dat die omstandigheid, gepaard met de bepaling van art. 49 van het Wetboek van Koophandel, zeer hinderlijk zal zijn, aan het verkrijgen der benoodigde kapitalen, en betwijfelde zeer, of het mogelijk zal wezen, op die wijze de zaak tot stand te brengen.

Ook door andere leden zijn redenen aangevoerd, die hen de vrees deden koesteren, dat voor deze groote onderneming geene genoegzame kapitalen te verkrijgen zullen zijn. De bepalingen van artt. 41 en 43 van het Wetboek van Koophandel schijnen hier zeer in den weg te staan. De aandeelen in het kapitaal der vennootschappen zullen op de geldmarkt niet dan zeer bezwaarlijk verhandelbaar zijn, daar de ondervinding leert, dat aandeelen op naam, waarvan het volle bedrag niet gestort is, altijd uiterst moeijelijk zijn te plaatsen. Men vroeg, of het in het stelsel der Regering niet raadzaam zou geweest zijn, indien men, ter bevordering der onderneming, in dit geval eene afwijking van de aangeduide voorschriften van het Wetboek van Koophandel had voorgesteld. Ook zijn de bepalingen in de beide concessiën (art. 53 Noorderspoorweg en 60 Zuiderspoorweg), betreffende het geval van vervallen-verklaring der concessie en ontbinding der vennootschappen, in dit opzigt nadeelig te achten. »Dan wordt de verkoopwaarde van de wegen, het materieel en wat tot een en ander behoort, geschat door drie deskundigen, van weerszijden een, en de derde door den Hoogen Raad te benoemen. De Staat betaalt alsdan de door drie deskundigen geschatte waarde, verminderd met 20 per cent." Dit laatste achtte men hoogst bezwarend voor de geldschieters, vooral nadat de waardering door deskundige scheidsmannen op de voorschreven wijze heeft plaats gehad.

15. In verband met de bepaling, dat na afloop van den termijn van 99 jaren, voor de concessien bepaald, of zooveel vroeger als het kapitaal der vennootschap geheel zal afgelost zijn, de wegen met het materieel en alles wat tot een en ander behoort aan den Staat vervallen, kon men zich geene juiste rekenschap geven van de wijze, waarop dat doel zal worden bereikt. Men vraagde mitsdien:

1°. In welke verhouding het jaarlijksch bedrag der rentegarantie, aan de vennootschap voor te schieten, door deze tot aflossing van schuld en tot het betalen van rente zal worden besteed; met andere woorden: hoeveel van dat geld voor aflossing, hoeveel voor rentebetaling zal worden bestemd;

2°. of in de artt. 94 en 96 van de concessie voor de Noorder- en Zuiderspoorwegen een genoegzaam middel voor den Staat gelegen is om te zorgen dat met de aflossing van het kapitaal der vennootschap waarbij de Staat blijkbaar zoo groot belang heeft, geregeld voortgegaan wordt.

16. Na deze overwegingen van meer algemeenen aard, waarbij echter, gelijk uit het voorafgaande blijkt, meermalen tot bijzondere deelen van deze voordragt afgedaald werd, is men in de afdeelingen opzettelijk genaderd tot het onderzoek van het wets-ontwerp zelf en heeft men in de eerste plaats de aandacht gevestigd op den vorm, waarin deze wetsvoordragt bij de Kamer is overgebragt. Men maakte de opmerking, dat daaraan ontbreekt eene officiele mededeeling van de beide concessien voor den Noorder- en den Zuiderspoorweg, zoowel als van de beschikkingen des Konings, krachtens welke deze concessien zijn verleend. Ofschoon dezelve geen bestanddeel van de wet uitmaken, strekt die wet echter alleen tot bekrachtiging van eenige artikelen van de beide verleende concessien. Men had dus mogen verwachten dat er een door den Minister van Binnenlandsche Zaken behoorlijk gewaarmerkt afschrift van elke dier concessien bij het wets-ontwerp ware gevoegd geweest. Wel zijn die concessien voor de Tweede Kamer gedrukt en aldus ter kennis van de leden der Eerste Kamer gekomen. De concessie van den Noorderspoorweg is ten gevolge van daarin sedert de aanbieding van het vroeger wets-ontwerp aangebragte wijzigingen, herdrukt geworden. Die van den Zuiderspoorweg daarentegen voert steeds het nommer der vorige wet, zonder dat in de stukken, behoorende tot dit wetsontwerp, daarheen uitdrukkelijk wordt verwezen. Men wenscht de ernstige aandacht der Regering op dit punt te vestigen, omdat, waar het zoo belangrijke zaken betreft, een zoo beduidend gebrek in den vorm tot zeer nadeelige gevolgen aanleiding zou kunnen geven.

17. Enkele leden meenden deze voordragt in het naauwste verband te moeten beschouwen met het voornemen om het bestaande spoor van den Hollandschen spoorweg te versmallen en het plan betreffende het maken van een kanaal door Holland op zijn smalst. Intusschen is het eerstgemelde ontwerp door de Tweede Kamer voor alsnog niet goedgekeurd, omtrent het tweede is nog geen besluit genomen; vermits echter de tegenwoordige voordragt met die beide door de Regering voorgestelde maatregelen in hunne schatting als het ware een geheel uitmaakt, hadden zij gewenscht, dat de zaak der spoorwegen eerst later behandeld wierd, nadat omtrent de beide andere onderwerpen zoude zijn beslist.

Ook gaf de onbillijkheid, welke sommige leden meenden dat in deze wet gelegen is met betrekking tot het belang van enkele provincien, hun aanleiding om het verlangen uit te drukken dat, zoodra de finantien van den Staat zullen toelaten om daarin te voorzien, alsdan aan die lijnen de voorkeur zal worden gegeven, welke nu nog ontbreken, in het bijzonder in Noord-Holland en in Friesland. Sommige leden zouden de voorkeur gegeven hebben aan het verleenen van eene concessie voor al de thans voorgestelde werken aan dezelfde personen. Zij meenden dat daardoor de nadeelige gevolgen eener mededinging van weerszijden zoowel voor het verkrijgen van geld als van werklieden, en materieel had kunnen worden vermeden.

18. Verscheidene leden hebben de aandacht gevestigd op de omstandigheid, dat er in de concessien geene waarborgen gegeven zijn, waardoor de concessionarissen verpligt kunnen worden om de verschillende spoorwegen in tijds te voltooijen en in exploitatie te brengen. Wel is voor elk dier wegen de uiterste termijn bepaald, binnen welken dit zal behooren te geschieden; maar aan de Regering is geene genoegzame magt gegeven om intusschen de concessionarissen te noodzaken, den noodigen voortgang met de vereischte werken te maken. Men kan zich in dit opzigt niet tevreden stellen met de waarborgen, welke de concessionarissen persoonlijk aanbieden, om in hunnen ijver en voortvarendheid vertrouwen te stellen, want de concessien gaan van dezen over op vennootschappen, waarvan het bestuur nog onbekend is. Men wenschte dus te weten hoe de Regering in deze leemte zal voorzien. Enkele leden waren van oordeel dat het onmogelijk was daaromtrent iets in de concessien te bepalen, tenzij men aan de regering eene magt wilde toekennen, die alle verhouding te boven zou gaan. Zij dachten dat men beter deed met particulieren vrij te laten in hunne handelingen, wilde men voldoende uitkomsten erlangen. Van de andere zijde werd daarop geantwoord, dat zulks in het algemeen waar kon zijn, maar dat deze zaak in het bijzonder van te groot belang is en te groote opofferingen vereischt, om niet naauwkeurig zorg te dragen dat de Regering bij magte zij om over den voortgang der werken een aanhoudend en behoorlijk toezigt uit te oefenen.

19. Met het oog op het antwoord door de Regering laatstelijk op art. 17 van de eerstvoorgedragen concessie van den Noorderspoorweg gegeven (zie memorie van beantwoording, XLVIII, N°. 8, blz. 33), is door enkele leden gevraagd, of het in de bedoeling van gemeld artikel ligt, dat de Minister van Binnenlandsche Zaken de bij de slotalinea bepaalde uitzondering zou kunnen toepassen, niet slechts op gedeelten van, maar op al de werken en leveringen tot den aanleg der wegen en hunne exploitatie behoorende. — Eene aanneming bij forfait absolu kon door die leden niet worden goedgekeurd.

(*Wovdt vervolgd.*)

1) In de zitting der Tweede Kamer van 14 November l.l. Bijblad blz. 183.

Drukkerij P. D. VAN ES.